Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 32 / 20. JULI 2022

Rovanperä dominiert Estland-Rallye

Wunderkind rast Richtung Titel

Formel 1: Halbzeitbilanz

Mittelfeld weiter ohne Siegchance

MotoGP: Bagnaia im Interview

Quartararo fährt wie die Allergrößten

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
IT € 3,80 · B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 32



IndyCar in Toronto

Scott Dixon kann doch noch gewinnen



Superbike-WM in Donington

Toprak Razgatlioglu macht Triple perfekt



Formel E in New York City

Erster Cassidy-Sieg nach Rennabbruch

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



RED BULL



PAULOVITS



ETRC

Editorial

Am letzten Wochenende holte Scott Dixon seinen 52. Sieg in der IndyCar-Serie. Der sechsfache Meister ist eine Ikone, die keiner kennt.

Scott Dixon ist ein Phänomen. Der Neuseeländer, der diese Woche Freitag seinen 42. Geburtstag feiert, ist fraglos einer der besten Formel-Piloten der Welt. Die Kollegen von der britischen Fachzeitschrift „Autosport" wählten Dixon mal zu den 50 wichtigsten Rennfahrern in der Geschichte des Motorsports, die nie in der Formel 1 fuhren. Das ist eine zutreffende Auszeichnung, auch wenn man einwenden könnte, dass er eher zu den 10 oder 20 besten Rennfahrern gehört, die nie in der Topklasse starteten.

Für diese Einschätzung gibt es viele gute Gründe. Seine Statistik in der IndyCar-Serie ist Ehrfurcht gebietend: Sechs Titel holte Dixon über einen Zeitraum von 18 Jahren – nur AJ Foyt hat einen Titel mehr. Beim IndyCar-Rennen in Toronto holte Dixon seinen 52. Rennsieg, womit er Altmeister Mario Andretti einholte – nur AJ Foyt hat mit 67 Siegen häufiger gewonnen. Dixon hat in jeder Saison seit seinem Debüt ein IndyCar-Rennen gewonnen – über einen Zeitraum von 20 Jahren! Damit übertrifft er sogar AJ Foyt, der über 18 Jahre immer mindestens einen Sieg geholt hatte. Allein der Umstand, dass er in seiner Karriere nur einen Indy-500-Sieg (2008) holte, passt nicht so ganz ins Bild. Laut Statistik ist Dixon trotzdem ein echter Superstar – und trotzdem ist er es irgendwie nicht: Zu bescheiden der Auftritt, zu emotionslos sein Jubel, zu zurückhaltend und kühl seine Selbstdarstellung.

Was die meisten übersehen: Dixon ist nicht nur ein Überflieger im Formelsport, sondern auch in anderen Rennklassen ein wahres Ass. Bei den Werkseinsätzen im Ford GTE zwischen 2016 und 2019 gehörte er zu den schnellsten Piloten, obwohl er nur über eine geringe GT-Erfahrung verfügte. Seine damaligen Teamkollegen schwärmen noch heute über seine Konstanz, sein technisches Urteilsvermögen und seine herausragende Fähigkeit, Benzin zu sparen. Auch in der IndyCar-Serie gilt Dixon als bester Spritsparer im Feld. Im Prototypensport ist Dixon ebenfalls ein Schwergewicht: Vier Mal holte er den Sieg beim 24h-Rennen in Daytona.

Schöne Story aus alten Zeiten: Beim ALMS-Saisonvortest 2009 in Sebring stimmte er den Acura-LMP2 so ab, dass er die wellige Mutkurve Turn 1 voll nehmen konnte. Dixon freute sich diebisch über die Heldentat – auch wenn Teamkollege David Brabham über eine Runde eine Sekunde schneller fuhr, weil er sein Auto nicht nur für eine Kurve abgestimmt hatte. Die wilden Zeiten sind vorbei: Dixon ordnet alles dem Ziel unter, Titel zu gewinnen. „Die Meisterschaft wird nicht an den guten Tagen entschieden, sondern an den schlechten", so Dixon. Will sagen: Ein fünfter Platz kann im Titelkampf mehr wert sein als ein Sieg. Auch menschliche Tugenden sollten bei der Bewertung zählen: Dixon ist ehrlich und loyal, er wird seit 20 Jahren von seinem Mentor Stefan Johansson gemanagt, er fährt seit 20 Jahren für Chip Ganassi. Dixon ist ein echtes Phänomen.



Marcus Schurig
Redakteur



42 **Motocross-WM in Loket: Pokale für Seewer und Längenfelder**

WASNER



MSa-Paddock



EIN ECHTER TRUCKRACE-TITAN
Der VW Titan holte 2004/2005, am Ende der Super-Race-Truck-Ära, zwei Titel. Beim Truck-Grand-Prix am Nürburgring kam Michael Bräutigam ganz nah an eines der legendären 1500-PS-Monster heran.



KOPFHÖRER STATT REGENSCHIRM
Christian Glück, deutscher Kommentator von WRC+, holte sich in Estland für einige Prüfungen MSa-Rallye-Experte Reiner Kuhn ans Mikro. Der freute sich bei baltischem Schietwetter über ein trockenes Plätzchen und positives Feedback.



UNTER LEGENDEN
MSa-Reporter Imre Paulovits wartete schon lange auf die Rückkehr des Sachsenring Classic an die sächsische Rennstrecke. Er sonnte sich in Gegenwart der zahlreichen Rennlegenden. Sonnenbrand inklusive.



Stillstand trotz Upgrades

Die meisten Teams entwickeln ihre Autos im Akkord, doch das Kräfteverhältnis bleibt annähernd gleich. Nur Haas geizt mit Upgrades, fährt aber besser als zu Saisonbeginn. Sind die neuen Autos immun gegen Verbesserung?

Von: **Michael Schmidt**

Jedes Wochenende das gleiche Bild. Ferrari und Red Bull streiten sich um Siege, Pole-Positions und schnellste Runden. Es geht um Hundertstelsekunden. Mal hat der eine die Nase vorn, mal der andere. Oft hängt es an der Abstimmung. Wer zu sehr auf den besten Startplatz schielt, bezahlt am Sonntag mit höherem Reifenverschleiß. Ferrari ist das in Imola und Miami passiert, Red Bull in Montreal und vor der eigenen Haustür in Spielberg.

Beide Teams haben ihre Autos seit dem Saisonbeginn aufgerüstet. Red Bull eine Spur aggressiver als Ferrari. Doch keiner der beiden konnte bisher für sich einen entscheidenden Vorteil verbuchen. Weil Red Bull und Ferrari an ihren Schwächen arbeiten und sich dabei neutralisieren. Red Bull bessert immer wieder am Unterboden nach, sucht dort mehr Abtrieb, ohne einen Preis beim Luftwiderstand zu bezahlen. Ferraris Kosmetik betrifft eher die sichtbaren Teile. Zwei Mal schon wurde der Heckflügel auf mehr Effizienz getrimmt. Mit dem Erfolg, dass Red Bulls Topspeed-Vorteil schwindet.

Das gibt Ferrari mehr Freiheit beim Setup, weil man nicht mehr bedingungslos Abtrieb opfern muss, was Nachteile beim Reifenmanagement mit sich bringt. Gleichzeitig versucht Red Bull sein Auto kopflastiger zu machen. Max Verstappen wünscht sich eine Vorderachse, die zubeißt. So wie die von Ferrari. Doch diese Charakteristik birgt ihre Risiken. Sie führt auf manchen Strecken zu erhöhter Reifenabnutzung an der Hinterachse. So wie in Spielberg. Ferrari hat lange gekämpft das abzustellen. Alpine musste das gleiche Problem lösen. Auch der A522 hat eine starke Vorderachse, bezahlte aber lange im Rennen mit Reifenproblemen dafür.

So statisch wie Red Bull und Ferrari alle zwei Wochen ihr Kopf-an-Kopf-Rennen an der Spitze inszenieren, so wenig Bewegung unter den Teams gibt es auch dahinter. Mercedes ist die dritte Kraft. Auch dann, wenn gar nichts läuft. Der Abstand zum Rest des Feldes ist einfach zu groß. So langsam robben sich die Silberpfeile aber an die Spitze heran. Der Rückstand pro Kilometer schrumpfte von 0,095 auf 0,043 Sekunden.

Mercedes brauchte dafür keine spektakulären Upgrades. Die Modifikationen am Unterboden von Barcelona und Silverstone waren eher moderat. Viel wichtiger war den Ingenieuren zu verstehen, warum die Autos bei hohen Geschwindigkeiten ins Schaukeln gerieten. Und als das endlich geklärt war, ging es darum, die Aerodynamik des W13 robuster zu machen. Wer nur auf topfebenen Rennstrecken schnell ist, wird nicht Weltmeister. Der Silberpfeil lernt jetzt auch Bodenwellen und Randsteine.

Experimente statt Daten

Ausgerechnet das sonst so auf Daten und wissenschaftliche Entwicklungsarbeit versessene Konstruktionsbüro in Brackley ging bei der Fehlersuche vor wie in Urzeiten des Motorsports. Man probierte etwas aus und versuchte über Experimente zu verstehen, was als Konsequenz passierte. Mit diesem Ansatz wuchs das Verständnis für diese völlig neue Fahrzeuggeneration. Dem Windkanal traute man schon lange nicht mehr. In dem wäre der Mercedes längst Weltmeister. Doch was der versprach, kam auf der Strecke nicht an. Anderen Teams ging es genauso.


Ferrari gibt den Ton an: Red Bull und Mercedes folgen. Der Alpha Tauri dazwischen gehört da nicht hin

WILHELM

> Dem Windkanal traut Mercedes schon lange nicht mehr. In dem wäre man längst Weltmeister. Doch was er verspricht, kommt nicht an der Strecke an.

Jetzt ist Mercedes der finalen Lösung ganz dicht auf der Spur. Der entscheidende Schritt wird sein, Kontrolle über die Strömungsfelder zu bekommen, damit der W13 unter allen Betriebsbedingungen schnell ist. Das wird nicht mit einer spektakulären Neuentwicklung geschehen. „Unser bestes Upgrade wird eines sein, das ihr nicht seht“, tun die Ingenieure geheimnisvoll.

Auch andere Teams machen immer mehr die Feststellung, dass Verständnis wichtiger ist als Upgrades. McLaren und Aston Martin sind mit ihren großen Ausbaustufen von Barcelona nicht weit gekommen. Bei Williams muss man abwarten. Die B-Version des FW44 zeigt gute Ansätze. Allerdings war die Basis so schlecht, dass es nur besser werden konnte.

Alpine macht es besser. Die Mannschaft um Pat Fry wirft zwar jedes Rennen neue Teile in die Schlacht, verzichtet aber auf den großen Rundumschlag. Die neuen Teile kommen Schritt für Schritt, sodass man Erfolg oder Misserfolg besser beurteilen kann. Mal wird am Unterboden operiert, mal an den Seitenkästen, mal am Heckflügel. Je nachdem wo eine Schwachstelle vermutet wird. Es sieht so aus, als stecke ein Plan dahinter.

Die Politik der kleinen Schritte brachte Alpine zurück an die Spitze des Mittelfeldes. Da war man schon mal bis zum vierten Rennen, stellte dann aber fest, dass die schönen Startplätze und Achtungserfolge am Samstag nichts bringen, wenn die Autos am Sonntag ihre Reifen fressen. Alpine ging in Klausur, gab im Zweifel etwas Speed auf eine Runde auf, um im Rennen nicht zu büßen. Seit Silverstone scheint der Knoten geplatzt. Das Reifenmanagement ist kein Schreckgespenst mehr.

Red-Bull-Kopien lahm

McLaren hat sich durch den schlechten Saisonstart ein bisschen in die Irre führen lassen und dann unter Druck ein neues Paket entwickelt, das durchaus ein Konzeptwechsel ist. Weg von minimalen Seitenkästen im Stile von Mercedes, hin zu rampenförmigen Seitenkästen wie am Red Bull. Aston Martin und Williams sind in der Mitte des Fahrzeuges den gleichen Weg gegangen. Mercedes-Ingenieure stellen fest: „Keine der Red-Bull-Kopien hat bis jetzt funktioniert. Weil keiner so genau weiß, was Red Bull unter dem Auto macht, um die Strömung stabil zu halten. Es hilft nicht, einfach nur die Form der Seitenkästen nachzubauen.“

McLaren ist trotz der Rundumerneuerung seines MCL36 auf seinen Problemen sitzen geblieben. Einer ineffizienten Aerodynamik, die in schlechten Topspeeds resultiert. Einem nervösen Fahrverhalten auf Bodenwellen und Randsteinen. Bei der Suche nach der perfekten Fahrzeugbalance. „Wir sind nicht konstant genug“, kritisiert Teamchef Andreas Seidl, fügt aber hinzu: „Wir glauben an unser Barcelona-Upgrade, müssen es aber besser verstehen.“ Deshalb kam die selbst verordnete Auszeit wegen einer befürchteten Budget-Überziehung gar nicht so ungelegen. Zeit für die Ingenieure, nachzudenken. Jetzt, wo der Inflationszuschlag genehmigt ist, werden die auf Eis gelegten Upgrades wieder freigegeben.

Es muss für viele Teams eine Ohrfeige sein, dass ausgerechnet Haas seit drei Rennen wieder groß in Fahrt kommt. Der VF-22 fährt immer noch in der gleichen Spezifikation wie beim Saisonstart in Bahrain. Und wird trotzdem immer besser. Haas verkürzte den Rückstand pro Kilometer auf die Spitze von 0,228 auf 0,141 Sekunden. Teamchef Günther Steiner erklärt sich den Fortschritt nur so: „Wir werden immer sicherer, wie wir unser Auto abstimmen sollen.“ Insgeheim hat der Südtiroler sogar Sorge, dass das für den GP Ungarn avisierte Aerodynamikpaket ein Rückschritt ist. „Die Ingenieure haben mir mehr als zwei Zehntel versprochen. Sonst hätten wir es nicht gemacht.“ ■


WILHELM

Auf Augenhöhe: Das Setup entscheidet, ob Ferrari oder Red Bull gewinnt


WILHELM

Im Vormarsch: Alpine verbessert sich mit vielen kleinen Schritten


WILHELM

Ohne Upgrades schnell: In Spielberg lag Haas vor McLaren

Halbzeit-Show



Die neue Formel 1 funktioniert. Das Racing ist besser geworden, weil die Autos weniger anfällig sind gegenüber Turbulenzen. Und weil die Reifen besser halten. Ein Umsturz trat aber nicht ein. Die Topteams operieren weiter auf einem eigenen Planeten.

Von: **Andreas Haupt**

Halbzeit in der Saison, Zeit für eine Zwischenbilanz. Der Start in eine neue Ära ist der Formel 1 gelungen. Sie reitet weiter auf der Erfolgswelle. „Jedes Wochenende ein neuer Zuschauerrekord", fasst es Red Bulls Teamchef Christian Horner passend zusammen.

Letzte Beispiele: Kanada zählte über das Wochenende 338 000 Zuschauer. Silverstone 401 000 Fans. In Spielberg waren es zuletzt 303 000. Die Formel 1 begeistert die Massen. Das Publikum wird jünger und vielfältiger. Formel 1: Das ist ein Event, nicht nur für Hardcore-Fans. Auch die nächsten Veranstalter dürfen sich freuen. Die Sonntage bis Monza sind ausgebucht.

Die neuen Regeln haben die Königsklasse nicht auf den Kopf gestellt. Es gab Auf- und Absteiger, aber keine dramatische Neuordnung im Feld. Statt Mercedes kämpft Ferrari gegen Red Bull um Siege. Es steht 7 : 4 für das Team von Weltmeister Max Verstappen. Nach Pole-Positions ist es umgekehrt: 4 : 7 pro Ferrari. Das gleiche Bild zeichnet sich bei den WM-Kandidaten ab. Charles Leclerc steht bei sechs Poles und drei Siegen. Verstappen bei drei Poles und dafür sechs Erfolgen. Sergio Pérez und Carlos Sainz können mit je einer Pole und einem Rennsieg den beiden Hauptdarstellern der ersten Halbzeit nicht das Wasser reichen.

Überraschungssiege blieben bis jetzt aus. Man hat auch nicht das Gefühl, dass es in nächster Zeit zu einem kommen könnte. Red Bull und Ferrari grasen alles

Red Bull, Ferrari, Mercedes: Nur einmal stand mit Norris ein anderer Fahrer auf dem Podest. Die Topteams haben die bessere Infrastruktur und mehr Know-how.

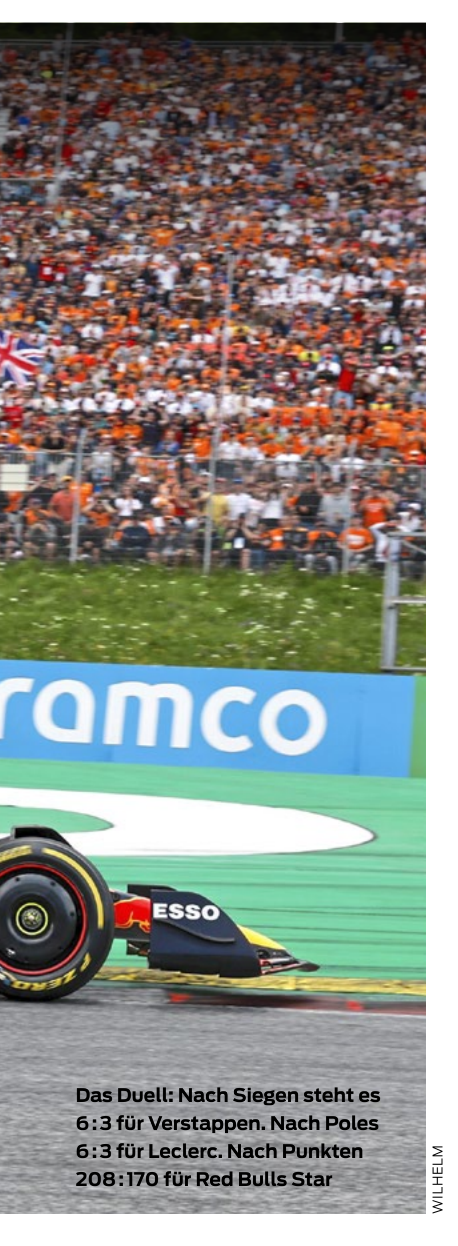
ab. Das Team aus Milton Keynes führte mit seinen Fahrern 336 Rennrunden an. Ferrari kommt auf 311 Führungsrunden, Mercedes auf deren zwölf. Das war es.

Den Konstrukteurs-Weltmeistern traut man als Einziges zu, die beiden Spitzenteams der Saison einzuholen, und daraus einen Dreikampf zu machen. In elf Rennen sammelte Mercedes sieben Podestplätze. Besser als Dritter waren die Silberpfeile nie.

Der Mercedes W13 ist immerhin zuverlässiger als die Gegner. Lewis Hamilton ist der einzige Fahrer, der immer ins Ziel kam. Wäre George Russell nicht in den Startunfall von Silverstone verwickelt gewesen, würde Mercedes die Rangliste für die meisten Rennrunden überhaupt anführen. Dort ist man auf Platz 3 abgerutscht (1265 Runden). Red Bull belegt wegen der fünf Ausfälle den sechsten Rang (1184). Ferrari hat von allen Teams die wenigsten Runden (1071) in elf Grands Prix abgespult. Sechs Ausfälle trüben die Bilanz.

Qualität statt Quantität

McLaren führt wenigstens die Liste für die meisten Rennrunden (1281) und Kilometer an. Ansonsten macht der Rennstall aus Woking gerade die gleiche Erfahrung wie Alpine. Die Topteams sind auch unter den neuen Regeln meilenweit weg. „Sie sind überall besser", sagt Alpine-Einsatzleiter Alan Permane. McLarens Rückstand von über einer Sekunde hat die Verantwortlichen zum Umdenken ge-



Das Duell: Nach Siegen steht es 6:3 für Verstappen. Nach Poles 6:3 für Leclerc. Nach Punkten 208:170 für Red Bulls Star

WILHELM

bracht. Eigentlich wollte man den Abstand verkürzen und spätestens 2024 um Rennsiege fahren. Dann sollten die Investitionen in einen neuen Simulator und Windkanal Früchte tragen. Das bisherige Abschneiden lässt die Teamführung die Pläne auf 2025 schieben. „Dann müssen wir zeigen, dass wir den erhofften großen Schritt gegangen sind“, so Teamchef Andreas Seidl.

Die Ferrari-Kunden sind aufgestiegen. Dafür sind Alpha Tauri, Aston Martin und Williams abgerutscht. Die Motorenhersteller liegen in einem vertretbaren Rahmen zusammen. Ferrari, Honda, Mercedes und Renault sind innerhalb von 15 bis 20 PS.

Die neuen Autos haben das Rennfahren besser gemacht. Zweifelsohne. Die Fahrer können einander leichter und für längere Zeit folgen. Sie können in den Kurven mit den Linien experimentieren und versetzt fahren, um sich in eine bessere Ausgangsposition zu bringen. Zweikämpfe erstrecken sich über mehrere Runden. Manchmal sind es Fünfkämpfe wie in Silverstone zwischen Leclerc–Pérez–Hamilton–Alonso–Norris. Oder, wie in Österreich, zwischen Magnussen–Alonso–Norris–Zhou–Schumacher.

Die 2022er-Rennwagen werfen weniger schädliche Luft nach hinten, die zu Verlust von Anpressdruck beim nachfolgenden Fahrer führen. Die Autos sind berechenbarer geworden. Sie schwanken in „dreckiger Luft“ nicht mehr zwischen Über- und Untersteuern hin und her. Das Schöne: Überholen ist dabei nicht zu einfach geworden. Es reicht nicht, das DRS zu aktivieren und den Blinker zu setzen. Im Gegenteil: Man muss sich Überholmanöver verdienen. Qualität statt Quantität. Der Effekt des Windschattens fällt geringer aus. DRS ist weiter eine unabdingbare Hilfe – nicht unbedingt, weil es zu höheren Geschwindigkeiten als 2021 führt, den Flügel umzuklappen. Es wirkt effektiver, weil die Fahrer schon in den Kurven dichter aufschließen.

Reifen helfen Fahrern

Ein Lob muss nach Italien gehen. Pirelli trägt einen maßgeblichen Anteil zur Show bei. Nur erwähnt das kaum einer. Die Reifen stehen meist nur im Fokus, wenn etwas schiefgeht. Ansonsten heißt es: „Nicht geschimpft ist genug gelobt.“ Vorbei sind die Zeiten, als die Fahrer vielleicht ein, zwei Runden attackieren konnten und sich dann zurückfallen lassen mussten, damit die Reifen wieder abkühlen.

Die Piloten haben mehr Zeit, sich den Gegner zurechtzulegen und zu überholen, weil es die Reifen erlauben. Sie überhitzen nicht mehr so schnell. Einzig die hohen Luftdrücke lassen Teams und Fahrer stöhnen. In Silverstone beispielsweise mussten die Teams den Vorderreifen mit 26 und den Hinterreifen mit 23 Psi aufpumpen. Mit diesen Maßnahmen betreibt Pirelli Selbstschutz. Die Italiener haben bereits angekündigt, die 2023er-Reifen robuster machen zu wollen. Erstens, weil die Autos mehr Abtrieb erzeugen werden. Zweitens, weil man mit den Luftdrücken runter will. Darüber hinaus hat Pirelli angekündigt, den Vorderreifen zu stärken, um das Untersteuern zu verringern. Und gewisse Reifenmischungen wie C1 und C2 näher zusammenzuführen.

Der Wechsel der Rennleitung – von Michael Masi zu Niels Wittich und Eduardo Freitas – ging nicht geräuschlos vorüber. Gefühlt an jedem Wochenende hört man Fahrer und Teammanager stöhnen. Mal geht es um Piercings wie in Miami, mal um vermeintlich zu viele Spurwechsel (Alonso) wie in Kanada oder Track Limits wie in Österreich. Die Rennleitung scheint auf stur zu stellen. Von außen gewinnt man nicht immer den Eindruck, dass sie und die Fahrer an einem Strang ziehen. Sebastian Vettel verließ in Spielberg sogar das Fahrer-Meeting, weil man sich im Kreis gedreht hatte. ■



WILHELM

Die Absteiger: Aston Martin gehört wie Alpha Tauri und Williams dazu



WILHELM

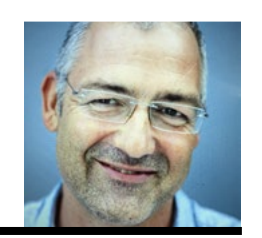
Packende Rennen: Aerodynamik und Reifen erlauben Rad-an-Rad-Kämpfe



XPB

Regelmäßig Stress mit den Fahrern: Rennleiter Niels Wittich eckt an

Ultras bei der Formel 1? Fans sind nicht gleich Fans



Mit dem Boom der Formel 1 in den vergangenen Jahren entstand eine ganz neue Art der Fankultur. Die zeigte sich in Spielberg nicht von ihrer besten Seite.

Von: **Elmar Brümmer**

Tausende von Menschen mit T-Shirts, auf denen „Orange Army" steht, da kann es einem schon mal mulmig werden. Spielerisch mit dem Begriff „Army" umzugehen, das ist Geschmackssache. Natürlich hat jeder selbst zu verantworten, ob er sein Rennwochenende morgens um acht mit einem großen Bier beginnt und sich abends einfach irgendwo hinstellt und es wieder loswird.

Es sind Volksfestzustände, von denen die Stimmung und die Veranstalter ganz gut leben, auch in Österreich. Wenn aber zwischen dem Kaltstart auf dem Campingplatz und der vollen Dröhnung am Abend Beleidigungen, Übergriffe und Unsportlichkeiten liegen, dann ist das nicht bloß das Problem der Einzelnen, dann wird es schnell zum kollektiven Sachverhalt. Kaum eine Spielberg-Analyse, in der „die neuen Problemfans" nicht thematisiert wurden. Berichte über rassistische Äußerungen, homophobe Sprüche und sexistische Kommentare waren zuhauf zu finden in den sozialen Medien.

Das F1-Management hat sofort gegengesteuert, öffentlich angeprangert, Ermittlungen versprochen und Härte gezeigt. Das ging ziemlich schnell und ist auch ziemlich gut so. Es kann nicht sein, dass die Übermacht einer Fangruppe bestimmt, was andere zu tolerieren haben. Genauso wie den Ultras nicht der Fußball gehört, auch wenn sie das gern behaupten. Aber die Tonlage hat sich verändert, die Stimmung ist aggressiver geworden. Merke: Fans sind nicht gleich Fans.

Orange Rauchbomben mögen Ausdruck einer Liebe zu einer Nation und einem Fahrer sein, sie stehen aber natürlich auch für das neue System Formel 1: eine Mischung aus Sport, Show und Business. Der Party-Faktor zählt. Streiche Spa, setze Miami. Dagegen ist nichts zu sagen. Aber Anlass und Anstand dürfen nicht aus den Augen verloren werden.

Ausverkaufte Rennstrecken heizen die Stimmung an, der Personenkult um die Fahrer spaltet die Fangemeinschaft immer stärker, die Unversöhnlichkeit zwischen manchen Teamchefs polarisiert auch die Anhänger. Als Michael Schumacher in der Formel 1 aufstieg, kam mit ihm auch eine neue Fan-Generation, die auf britische Traditionalisten traf. Aber Hass zwischen Schumi-Anhängern und jenen von Damon Hill gab es nicht. Es gab aber auch noch kein Social Media. Jetzt kommen Tausende nicht mehr wegen des Sports, sondern nur wegen eines einzigen Fahrers, in diesem Fall Verstappen. Alles andere ist nicht wichtig, Andersdenkende sind Feinde. Liebe Niederländer, euer Enthusiasmus in Ehren, aber so geht es nicht. Wer sich zu Hause in Zandvoort zu benehmen weiß, der kann das auch in Österreich tun. Oder handelt es sich um so etwas wie ein Mallorca-Phänomen?

> „Man muss die Täter wenn möglich bei der Event-Security melden. Und sie sollten meine Worte lesen: Verpisst euch! Wir wollen euch hier nicht!"
>
> Toto Wolff, Mercedes-Teamchef

Offenbar ist es ein kurzer Weg zwischen beleidigenden Posts hin zu Jubelstürmen nach Hamiltons Quali-Unfall. Solche Auswüchse waren früher selten, der Motorsport hat zwar Hardcore-Fans, deren Liebe drückt sich aber dadurch aus, dass sie morgens im britischen Landregen stehen, um Nachwuchsrennen zu gucken. Über Jahrzehnte konnten McLaren-Fans neben Williams-Enthusiasten oder Ferraristi stehen.

Es ist fehl am Platze, nun auf die gesamte Formel 1 einzudreschen. Die Beteiligten lassen keinen Zweifel daran, dass sie sich ihr Geschäft nicht von den Krawallmachern vermiesen lassen, die es offenbar lustig finden, Eisverkäuferinnen anzumachen oder weibliche Hamilton-Fans einzukesseln und ihnen den Rock hochzuheben. „Völlig inakzeptabel", sagt die Formel 1, nachdem sich der Anteil von Frauen unter den Fans in den letzten vier Jahren verdoppelt hat. „Angewidert und enttäuscht" ist Lewis Hamilton. Sebastian Vettel würde Zuschauer, die sich derart danebenbenehmen, am liebsten auf Lebenszeit sperren. Mercedes-Teamchef Toto Wolff nimmt die Masse der Fans in Schutz, diese dürfte nicht durch eine „Minderheit von besoffenen Dummköpfen" in Sippenhaft genommen werden. Den Rowdies aber sagt der Österreicher in aller Deutlichkeit: „Verpisst euch, wir wollen euch nicht, bleibt zu Hause!" Wolff trifft das Problem auf den Punkt: Es könnte der Eindruck erweckt werden, dass alle Fans Idioten seien und man sich auf den Tribünen nicht sicher fühlen kann. Das ist mitnichten so.

Max Verstappen zeigte sich ebenfalls ziemlich „schockiert" über manches Treiben seiner Landsleute: „Es ist schlimm genug, dass ich das sagen muss. Jeder normale Mensch weiß doch, wie man sich zu verhalten hat." Er fordert eine Einschränkung des Alkoholausschanks, was vermutlich eine gute Idee ist.

Der Motorsport braucht keine falschen Fans, sondern ordentliches Benehmen. ■

RETURN TO SENDER

Neue Fankultur in der Formel 1

Tolle Begeisterung oder zu viel des Guten? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: msa-lesertribuene@motorpresse.de



RED BULL

Die Zuschauermassen liefern stimmungsvolle Bilder. Allerdings hat die Begeisterung auch ihre Schattenseiten

Formel 1

Neue Technik-Regeln

Die FIA hat sich mit den Technikchefs der Teams auf Maßnahmen verständigt, um das Bouncing der Autos besser in den Griff zu bekommen.

Von: **Tobias Grüner**

Obwohl Bouncing zuletzt kein großes Thema mehr war und von den Fahrern kaum noch Klagen kamen, lässt die FIA bei der Angelegenheit nicht locker. Zu den ersten Sofortmaßnahmen gehören strengere Tests der Flexibilität der Unterböden ab dem Rennen in Spa. Dazu sollen die sogenannten „Plank Skids" – also die Punkte, an denen der Unterboden auf dem Asphalt aufsetzt – versteift werden. Wenn ein Auto in Spa immer noch zu stark hoppelt, drohen Strafen.

Die FIA erwartet, dass die Autos 2023 mehr Abtrieb generieren und Bouncing dann erneut ein Thema wird. Deshalb soll mit Änderungen am Technik-Reglement gegengesteuert werden. Mit den Teams wurden jetzt schon vier Maßnahmen abgesprochen, die dem FIA-Weltrat zur Verabschiedung vorgelegt werden. So sollen die Kanten des Unterbodens um 25 Millimeter nach oben gebogen werden. Der Diffusor-Schacht wird ebenfalls angehoben. Dazu gibt es schärfere Limits bei der seitlichen Verbiegung des Unterbodens. Und die Teams müssen einen neuen Sensor einbauen, mit dem das Bouncing präziser gemessen werden kann. ■



XPB

Die FIA hat mit den Teams neue Maßnahmen gegen Bouncing ausgearbeitet

Formel 1

Wirbel um Ricciardo

Obwohl Daniel Ricciardo einen wasserdichten Vertrag bei McLaren für die kommende Saison besitzt, kamen zuletzt Gerüchte auf, dass der Australier ersetzt wird.

Von: **Tobias Grüner**

Für Daniel Ricciardo läuft es einfach nicht rund. Im Quali-Duell führt Teamkollege Lando Norris klar mit 9:2 gegen den Australier. Nach WM-Punkten steht es 64:19. Bei dieser Bilanz wäre es nicht verwunderlich, wenn die Teamführung nach Ersatz sucht, wie es nach dem Rennen in Spielberg in britischen Medien spekuliert wurde. Das Problem: Ricciardo besitzt für 2023 noch einen gültigen Vertrag bei McLaren. Die Gerüchte um einen vorzeitigen Rauswurf veranlassten den Piloten nun zu einem offiziellen Statement: „Ich bin noch bis Ende nächster Saison bei McLaren verpflichtet und werde nicht einfach davonlaufen. Meine Zeit hier war bisher nicht einfach, aber wer will schon einfach."

Angefeuert wurden die Spekulationen um die Zukunft Ricciardos auch durch die Testfahrten von US-Talent Colton Herta in einem zwei Jahre alten McLaren in Portimão. F1-Teamchef Andreas Seidl hatte danach viel Lob für den IndyCar-Star übrig, der später dieses Jahr auch noch ein erstes Freies Training im aktuellen McLaren absolvieren soll.

Zum Kader des Rennstalls gehören noch weitere Hochkaräter wie Alexander Rossi, Pato O'Ward und Felix Rosenqvist. Darüber hinaus gab McLaren vergangene Woche die Verpflichtung von IndyCar-Champion Alex Palou bekannt, auf den aber auch sein aktueller Arbeitgeber Chip Ganassi Racing Ansprüche angemeldet hat (siehe IndyCar-Story S.12). Noch ist unklar, wie die McLaren-Piloten auf Formel 1, Formel E und IndyCar aufgeteilt werden. ■



MCLAREN

Colton Herta absolvierte in Portimão seinen ersten F1-Test für McLaren

NACHRICHTEN

BESSERER SCHUTZ
Beim Crash von Guanyu Zhou in Silverstone war der Überrollbügel einfach abgeknickt. Die Teams haben auf Anfrage der FIA bestätigt, dass sie einen widerstandsfähigeren Schutz gegen Überschläge konstruieren können. Die neuen Crashtest-Vorgaben für 2023 will der Weltverband nach Abschluss der Unfallanalyse veröffentlichen.

ANTWORT AUF KRITIK
Die Streckenposten in Spielberg haben sich gegen den Vorwurf gewehrt, beim Feuerunfall von Carlos Sainz zu zögerlich gehandelt zu haben. In einem Statement erklärten die Marshals, dass in solchen Fällen der Eigenschutz Priorität habe. Bevor die Auslaufzone betreten werden darf, muss die Freigabe der Rennleitung abgewartet werden. Außerdem erschwerten die schlecht einsehbare Position des Ferrari direkt hinter der hohen Leitplanke und der abschüssige Asphalt die Löscharbeiten.

ABSCHIED VON MASI
Die FIA hat die Trennung von Ex-F1-Rennleiter Michael Masi bekannt gegeben. Nach dem kontroversen Saisonfinale in Abu Dhabi hatte der Australier seinen Posten verlassen. Er wolle wieder in seine Heimat zurückziehen, um näher bei seiner Familie zu leben, erklärte der Weltverband.

JUBILÄUM FÜR HAMILTON
Als sechster Fahrer wird Lewis Hamilton in Paul Ricard in den 300er Club aufgenommen. Mehr GP-Starts absolvierten vor dem Engländer nur Kimi Räikkönen (350), Fernando Alonso (345), Rubens Barrichello (323), Michael Schumacher (307) und Jenson Button (306).

ZEITPLAN GP FRANKREICH
Training 1: Fr. 14.00 Uhr
Training 2: Fr. 17.00 Uhr
Training 3: Sa. 13.00 Uhr
Qualifikation: Sa. 16.00 Uhr
Rennen: So. 15.00 Uhr



Teurer Schrottplatz in New York: Im Rennen am Samstag sorgte Regen für Unfälle

Chaos in NYC

Die Formel E sorgte in New York für Schlagzeilen: Regenchaos im ersten Lauf am Samstag mit viel Schrott und einem spektakulären Rennen am Sonntag. Nick Cassidy und António Félix da Costa schnappten sich die Siege. Mercedes-Fahrer Stoffel Vandoorne ist wieder WM-Führender.

Von: **Joel Lischka**

Den Amerikanern wird nachgesagt, dass für sie das Spektakel im Vordergrund steht und nicht der Sport. Nach diesen Maßstäben dürften die Zuschauer die Rennstrecke in New York äußerst zufrieden verlassen haben. Die Formel E bot im Stadtbezirk Brooklyn an beiden Renntagen ein Spektakel. Vor dem Start ins Wochenende stand der WM-Kampf im Vordergrund. Nach dem E-Prix von Marrakesch hatte Venturi-Pilot Edoardo Mortara im Kunden-Mercedes die Führung von Mercedes-Werksfahrer Stoffel Vandoorne übernommen. Der Belgier reiste lediglich als WM-Dritter in den Big Apple. Auf Rang 2 lag Jean-Éric Vergne, während der Neuseeländer Mitch Evans im Jaguar auf Platz 4 lauerte. Spannung vorprogrammiert.

Cassidy fliegt im Envision

Das Qualifying am Samstag lieferte einen ersten Vorgeschmack auf das Drama, welches sich im Rennen am selbigen Tag noch ereignen sollte. Zunächst war die in Red Hook gelegene Strecke im Hafen von Brooklyn sehr staubig. Dadurch war klar, dass sich die Piste mit jeder gefahrenen Runde verbessern würde. Sérgio Sette Câmara zeigte sich jedoch ungeduldig und schmiss seinen Dragon-Penske in der schnellen Linkskurve vor der Ziellinie in die Wand. Der Brasilianer beschädigte das Auto so stark, dass er nicht am Rennen teilnehmen konnte. Die Rennleitung unterbrach das Qualifying für einige Minuten, um die Bande zu reparieren.

> „Es fühlt sich sehr, sehr gut an. Natürlich ist es nicht ganz so, wie wir es uns gewünscht hätten, aber ich nehme es auf jeden Fall an.“
>
> Nick Cassidy

Verwachst hatten die WM-Kandidaten Mortara, Evans und Vergne. Alle drei qualifizierten sich nicht für die K.-o.-Phase. Lediglich Stoffel Vandoorne und sein Mercedes-Team zeigten sich fehlerlos. Der Belgier stellte seinen Rennwagen auf Platz 2. Die Pole-Position hatte sich Nick Cassidy im Envision-Audi gesichert. Lucas di Grassi startete von Rang 3 mit seinem Venturi.

Als die Ampeln um 13 Uhr Ortszeit erloschen, nutzte Nick Cassidy seine Position am besten. Di Grassi schob sich dahinter, Vandoorne fiel sogar auf Platz 4 zurück. Auf dem dritten Platz lag überraschend Sébastien Buemi, der im Nissan bereits ein starkes Qualifying gezeigt hatte. Pascal Wehrlein wiederum verlor ein paar Plätze.

Nach fünf Minuten aktivierten mit Robin Frijns (Envision-Audi) und Wehrlein im Porsche die ersten Piloten aus der Spitzengruppe den Attack Mode. Im Rennen am Samstag standen den Fahrern zwei Attack Modes für jeweils vier Minuten zu. Cassidy zog nur eine Runde später nach und verlor kurzzeitig den ersten Platz an Lucas di Grassi. Der Brasilianer setzte nur einen Umlauf später die Zusatzleistung ein, und Cassidy schlüpfte wieder an die Spitze. Nach der ersten Welle der Attack Modes zündete wiederum Robin Frijns als erster Fahrer aus der Spitzengruppe die zusätzlichen 30 kW, eine Runde später sein Teamkollege Nick Cassidy. Einen weiteren Umlauf wartete di Grassi. Vandoorne überholte nach Ablauf seines zweiten Attack Modes mit dem Fanboost di Grassi und lag auf

Platz 2. Rund 13 Minuten vor Ende des Rennens begann es zu tröpfeln. In der Zwischenzeit hatte sich der WM-Führende Mortara bis auf Rang 5 vorgearbeitet.

Acht Minuten vor Schluss überschlugen sich die Ereignisse. Wegen des starken Regens hatte Rennleiter Scot Elkins Full-Course-Yellow verhängt. Auf dem Weg zu Kurve 6 kreiselten die Führenden mit Aquaplaning dennoch nacheinander von der Piste und knallten in der Auslaufzone in die Mauer. Lediglich Robin Frijns behielt die Kontrolle. Cassidy, di Grassi und Vandoorne nicht. Mortara landete bereits vor Kurve 6 in der Mauer, während Buemi mit voller Wucht in Wehrlein knallte. Danach brach der Rennleiter ab.

Für Konfusion sorgte Elkins, der das Rennen zunächst neu starten lassen wollte, sich dann aber dagegen entschied. So bestimmte die Runde vor dem Abbruch das Ergebnis. Nick Cassidy jubelte trotz Unfalls über seinen ersten Sieg in der Formel E: „Es fühlt sich sehr, sehr gut an. Natürlich ist es nicht ganz so, wie wir es uns gewünscht hätten, aber ich werde es auf jeden Fall annehmen.“ Zweiter wurde Lucas di Grassi vor Robin Frijns.

Reparatureinsätze

Für die Teams bedeutete der Schrott vom Samstag viel Arbeit, um die Autos für den Sonntag wieder aufzubauen. Im Qualifying setzte erneut Nick Cassidy die Bestzeit. Von der Pole-Position starten durfte der Neuseeländer dennoch nicht. Sein Team hatte einen Batteriewechsel an seinem Envision-Audi vorgenommen. Dafür musste Cassidy ans Ende des Feldes. Auch hier bekleckerte sich die Rennleitung nicht mit Ruhm, da die Entscheidung während der Quali-Gruppen A und B getroffen wurde, aber Cassidy dennoch an der K.-o.-Phase teilnehmen durfte. António Félix da Costa erbte die Pole und startete vor Alexander Sims (Mahindra) und André Lotterer. Der Porsche-Fahrer verwachste den Start zum zweiten Lauf und fiel bis auf Rang 11 zurück. Vandoorne schob sich von Platz 5 an die dritte Stelle. Im zweiten Rennen hatten die Fahrer einmal den Attack Mode für acht Minuten zur Verfügung. Das frühe Aktivieren von Piloten aus der Spitzengruppe führte dazu, dass die anderen Fahrer schnell nachzogen und die Zusatzenergie abriefen.

Für Aufregung sorgte Nyck de Vries. Der Weltmeister rempelte sich mit Feindkontakt an Mitch Evans vorbei. Als der Neuseeländer ihn kurz darauf überholen wollte, drückte der Mercedes-Pilot Evans fast in die Wand. Auf einer Bodenwelle verlor Evans das Auto, fing es aber kurz vor dem Einschlag noch ab. Wenig später versuchte de Vries Sims an der gleichen Stelle zu passieren, fuhr selbst über die Bodenwelle und berührte sogar leicht die Wand – nur um einige Umläufe später mit Sam Bird auf Tuchfühlung zu gehen. Jaguar-Mann Mitch Evans zeigte sich von den Aktionen de Vries‘ wenig begeistert: „Ich denke, das war ein ziemlich billiger Move von Nyck.“

An der Spitze kontrollierte Félix da Costa das Rennen und ließ sich nicht beeindrucken. Es war der erste Sieg des Jahres für den DS-Techeetah-Fahrer, dementsprechend jubelte der Portugiese im Anschluss: „Ich fühle mich großartig. Wir haben auf dieses Ergebnis hingearbeitet.“ Das Podium vervollständigten Stoffel Vandoorne und Mitch Evans.

Großer Profiteur in New York war Mercedes-Pilot Vandoorne. Der Belgier übernahm wieder die WM-Führung und liegt nun elf Punkte vor Mortara und 16 Zähler vor Evans. Jean-Éric Vergne hingegen dürfte sich nach zwei Nullern in Brooklyn aus dem WM-Kampf verabschiedet haben. ■



MOTORSPORT IMAGES

Premiere: Nick Cassidy jubelte über den ersten Sieg seiner Formel-E-Karriere


MOTORSPORT IMAGES

Abkühlung: Sonntags-Sieger Félix da Costa sprang in den Hudson-River



MOTORSPORT IMAGES

Zurück: Stoffel Vandoorne übernahm in New York wieder die WM-Führung

FORMEL E IN NEW YORK

1. Rennen, 35 Runden à 2,320 km

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Nick Cassidy	35.04,095 min
2.	Lucas di Grassi	+ 1,123 s
3.	Robin Frijns	+ 1,671 s
4.	Stoffel Vandoorne	+ 3,693 s
5.	Sébastien Buemi	+ 5,570 s
6.	Pascal Wehrlein	+ 5,783 s
7.	Sam Bird	+ 7,207 s
8.	Nyck de Vries	+ 7,503 s
9.	Edoardo Mortara	+ 9,734 s
10.	Jake Dennis	+ 11,595 s

2. Rennen, 39 Runden à 2,320 km

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	A. Félix da Costa	46.55,511 min
2.	Stoffel Vandoorne	+ 0,929 s
3.	Mitch Evans	+ 3,524 s
4.	Alexander Sims	+ 3,631 s
5.	Sam Bird	+ 4,412 s
6.	Robin Frijns	+ 4,979 s
7.	Nyck de Vries	+ 6,233 s
8.	Jake Dennis	+ 6,316 s
9.	André Lotterer	+ 6,590 s
10.	Edoardo Mortara	+ 13,449 s

WM-STAND FAHRER

1.	Stoffel Vandoorne	155 Punkte
2.	Edoardo Mortara	144
3.	Mitch Evans	139
4.	Jean-Éric Vergne	128
5.	Robin Frijns	104
6.	António Félix da Costa	100
7.	Lucas di Grassi	84
8.	Nyck de Vries	83
9.	Pascal Wehrlein	63
10.	André Lotterer	63

WM-STAND TEAMS

1.	Mercedes	238 Punkte
2.	Venturi-Mercedes	228
3.	DS-Techeetah	228
4.	Jaguar	186
5.	Envision-Audi	151
6.	Porsche	126
7.	Andretti-BMW	49
8.	Mahindra	25
9.	Nissan	22
10.	NIO	7



Dank seines dominanten Sieges in Kanada zog Scott Dixon mit Mario Andretti in der ewigen Bestenliste gleich

Icemans Rückkehr

Die Durststrecke ist endlich vorbei: Scott Dixon (Chip Ganassi Racing) hat sein erstes Rennen seit dem Texas-Lauf im Mai 2021 gewonnen. Der Toronto-Spezialist und sein Team zeigten auf dem erbarmungslosen Stadtkurs eine dominante Leistung und fanden so gerade noch rechtzeitig den Anschluss im Titelkampf. Für große Diskussionen sorgte derweil sein Ganassi-Kollege Álex Palou.

Von: **Philipp Körner**

Drei kleine Beiträge auf Twitter reichten, um das eigentlich schon austrudelnde IndyCar-Fahrerkarussell noch einmal mächtig anzuschieben: Am Dienstag (12. Juli) erklärte der amtierende Champion Álex Palou dort: „Ich habe aus den Medien erfahren, dass Chip Ganassi Racing ohne meine Erlaubnis eine Pressemitteilung veröffentlicht hat, in der eine Verlängerung mit dem Team verkündet wird. Noch überraschender war, dass das angebliche Zitat gar nicht von mir stammt." Selbst für die IndyCar-Serie, in der erbitterte Vertragsstreitigkeiten nichts Neues sind, waren Palous Vorwürfe ungewöhnlich heftig. Der Spanier ergänzte daraufhin: „Ich habe Chip Ganassi Racing kürzlich darüber informiert, dass ich aus persönlichen Gründen nach dieser Saison nicht mehr für das Team antreten werde." Nur wenige Minuten später versandte McLaren das Kommuniqué zu Palous Verpflichtung – und machte das Chaos so perfekt.

Seit diesen denkwürdigen Stunden zwischen der vermeintlichen Verlängerung und dem Blockbuster-Wechsel zu McLaren überschlugen sich die Spekulationen und Vermutungen. Dass McLaren selbst – und nicht der IndyCar-Ableger – die Mitteilung verschickte und dass Palou bald ein Formel-1-Auto testen wird, trugen nicht wirklich zur Beruhigung bei. Kurz kam sogar die Frage auf, ob Palou überhaupt in Toronto antreten würde. Aus dem Ganassi-Presseteam hieß es wenig charmant: Palou fährt für uns den Rest der Saison, aber im Rennsport könnten sich Dinge ja schnell ändern. Während sich bei den beiden Top-Teams mit ihren Zampanos Chip Ganassi und Zak Brown damit ein handfester Rechtsstreit entwickelt, dürften nicht wenige Mannschaften aus dem Mittelfeld Sorgen um ihre Fahrer bekommen haben.

> „Der 52. Sieg in meiner IndyCar-Karriere bedeutet mir sehr viel. Ich verehre Mario Andretti für das, was er erreicht hat und was er dem Sport wieder zurückgibt."
>
> Scott Dixon

Von Portimão auf die Pole

Wie die meisten Piloten im Feld verzichtete auch Colton Herta (Andretti Autosport) darauf, sich zu der Situation seines indirekten Teamkollegen zu äußern. Der Youngster aus Kalifornien gehört bereits zum erweiterten Testkader der Engländer und durfte in dieser Funktion zwei Tage in Portimão kreiseln. „Ich hatte etwas die Sorge, dass ich vielleicht eine Session brauche, um mich wieder einzugewöhnen. Aber sobald ich im Auto saß, in dem wirklich alles ganz anders ist, konnte ich den Schalter schnell wieder umlegen," berichtete der 22-Jährige. Die Rückgewöhnung klappte gar so gut, dass der Stadtkurs-Spezialist am Ende eine beeindruckende Pole-Position-Zeit herausfuhr und so der erste Fahrer mit zwei Top-Startplätzen in dieser Saison ist. Scott Dixon und der Penske-Pilot Josef Newgarden komplettierten die Top 3. Der unter Dauer-Fokus stehende Palou musste mit Motorproblemen im ersten Segment aufgeben.

Der Start verlief trotz reichlich Attacken an der Spitze zunächst sauber. Doch im weiteren Verlauf wurde Takuma Sato (Dale Coyne Racing) in die Mauer bugsiert und löste mit einem einge-

PUNKTESTAND FAHRER

nach dem 10. Rennen

	Fahrer	Punkte
1.	Marcus Ericsson	351
2.	Will Power	316
3.	Álex Palou	314
4.	Josef Newgarden	307
5.	Scott Dixon	307
6.	Patricio O'Ward	276
7.	Scott McLaughlin	274
8.	Colton Herta	254
9.	Felix Rosenqvist	244
10.	Simon Pagenaud	243

knickten linken Vorderrad die erste Unterbrechung aus. Bis zur Rennhalbzeit konnte der zehnte Saisonlauf dann ohne große Zwischenfälle vonstattengehen. Im Zuge der ersten Stopps ereignete sich die entscheidende Szene im Kampf um den Sieg: Obwohl Herta in der Anfangsphase dominierte, verlor er im Zusammenspiel aus In-, Outlap und Stopp zum wiederholten Male zu viel Zeit und musste die Führung an Dixon abtreten.

Rosenqvists Kampfansage

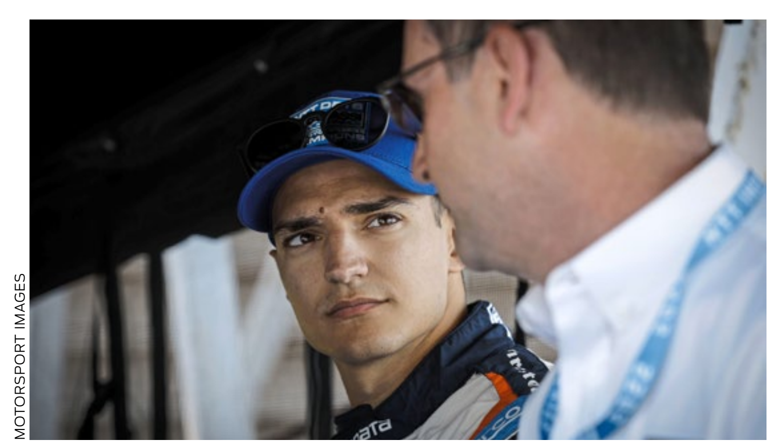
In der zweiten Hälfte sollte die Rennrückkehr nach Toronto drei weitere Male eingebremst werden. Erst schubste der befreit auffahrende Felix Rosenqvist (McLaren SP) Alexander Rossi (Andretti Autosport) in die Begrenzung – also einen McLaren-Kollegen ab 2023. Dann musste die Rennleitung ein Betonstück von der schlecht gealterten Bahn im Umfeld der Messehalle entfernen. Und abschließend kamen sich die Hinterbänkler Kyle Kirkwood (A. J. Foyt Racing) und Jimmie Johnson (Chip Ganassi Racing) in die Quere.

Im Zuge der Neutralisierungen ereigneten sich hinter dem vorderen Duo Dixon und Herta einige Verschiebungen. Rosenqvist, der für sein ambitioniertes Manöver nicht bestraft wurde, rückte auf Platz 3 vor. Der von einer smarten Strategie nach vorne gespülte Graham Rahal (Rahal Letterman Lanigan Racing) und der wie gewohnt unauffällig solide Marcus Ericsson (Chip Ganassi Racing) rundeten die Top 5 ab. Angesichts vieler strauchelnder Titelkonkurrenten konnte Ericsson seine Meisterschaftsführung damit ausbauen.

Für Dixon war der Erfolg doppelt wichtig: Er beendete nicht nur seine Durststrecke, sondern liegt jetzt zusammen mit Mario Andretti auf Platz 2 der ewigen Bestenliste – hinter A. J. Foyt. Der Neuseeländer bekundete demütig: „Der 52. Sieg bedeutet mir sehr viel. Ich verehre Andretti für das, was er erreicht hat und was er dem Sport zurückgibt.“ Andretti wiederum twitterte seine Glückwünsche an den geschätzten Dixon. Apropos Twitter: Álex Palou rettete dank einer starken Strategie einen sechsten Rang ins Ziel und dürfte so die Debatten um seine Motivation erstickt haben. Mit dem erstarkten Felix Rosenqvist, dem zuletzt die Degradierung in die Formel E drohte, meldete allerdings noch einer aus dem großen McLaren-Kader an, die IndyCar nicht kampflos aufgeben zu wollen – Beziehungschaos in Papaya-Orange. ■


MOTORSPORT IMAGES

Hartes Racing auf bröckelnder Strecke: Beim Toronto-Comeback war viel los


MOTORSPORT IMAGES

Álex Palous Schockwechsel zu McLaren sorgte für zahlreiche Diskussionen


MOTORSPORT IMAGES

Marcus Ericsson baute seine Meisterschaftsführung mit Platz 5 aus

INDYCAR, TORONTO (ONTARIO, KANADA)

10. von 17 Rennen; Renndistanz: 85 Runden (151,18 Meilen)

	Fahrer	Team / Motor	Zeit
1.	Scott Dixon	Chip Ganassi-Honda	1:38.45,3087 h
2.	Colton Herta	Andretti-Honda	+ 0,8106 s
3.	Felix Rosenqvist	McLaren SP-Chevrolet	+ 1,3490 s
4.	Graham Rahal	Rahal Letterman Lanigan-Honda	+ 4,4830 s
5.	Marcus Ericsson	Chip Ganassi-Honda	+ 5,1260 s
6.	Álex Palou	Chip Ganassi-Honda	+ 6,3629 s
7.	Simon Pagenaud	Meyer Shank-Honda	+ 8,7398 s
8.	Christian Lundgaard	Rahal Letterman Lanigan-Honda	+ 9,3820 s
9.	Scott McLaughlin	Penske-Chevrolet	+ 10,2868 s
10.	Josef Newgarden	Penske-Chevrolet	+ 10,6561 s



INDYCAR

Rennen 11/12: Iowa (23./24. Juli)

NACHRICHTEN

CALDERÓN PAUSIERT

Aufgrund ausstehender Sponsor-Zahlungen fehlte die Kolumbianerin Tatiana Calderón beim IndyCar-Rennen in Kanada. Die 29-Jährige trat bislang für das Team von A. J. Foyt an und pilotierte dort den Dallara-Chevrolet mit der Nummer 11 auf den Rund- und Stadtkursen. Die Situation erinnert an die DTM-Fahrerin Esmee Hawkey, die ebenfalls vom Telekommunikations-Unternehmen Rokit finanziell unterstützt wurde. Calderóns Teamkollege Kyle Kirkwood trug zwar auch die schwarz-weiße Werbung im Laufe der aktuellen Saison, verfügt aber über weitere, weitaus solidere Geldgeber.

NEUE CHEFÄRZTIN

Doktor Geoffrey Billows, der langjährige medizinische Direktor der IndyCar und des Indianapolis Motor Speedway, hat seinen Abschied nach der aktuellen Saison angekündigt. An seine Stelle tritt Dr. Julia Vaizer, die schon jetzt an der Seite von Billows im Einsatz ist. Vaizer hat sich unter ihrem Mentor Billows auf medizinische Anwendungen im Motorsport spezialisiert und wird die erste Frau in dieser Rolle sein.

UNBELIEBTE IMPFPFLICHT

Wie schon beim Gastspiel der IMSA in Mosport mussten diverse Mitglieder des Paddocks auf eine Reise nach Kanada verzichten. Dort gilt weiterhin eine Impfvorgabe. Viele Teams mussten so Lücken in ihren Mannschaften schließen. Bei einigen hatte das sogar Auswirkungen auf die Boxenstopp-Choreografie.

WACHSTUMSSCHMERZEN

Jay Frye, Präsident der IndyCar, bestätigte Vorbereitungen für ein größeres Feld im kommenden Jahr. Zwischen 27 und 29 Autos sind laut Frye aktuell möglich. Schon mit 25 Autos in Toronto war die Serie zuletzt an ihre Grenzen gekommen, deswegen würde man frühzeitig Pläne für größere Boxengassen erarbeiten.

Schwarzes Mehr

Das neue GT3-Modell auf Basis des Porsche 911-992 kommt bald in den Rennbetrieb

PORSCHE

Der GT3-Porsche auf Basis des Modells 991.2 war ein extrem erfolgreiches Rennauto. Daher lautet die Frage beim 992-Nachfolger: Wie macht man etwas Gutes noch einmal besser? Vermutlich nicht so, wie Sie denken.

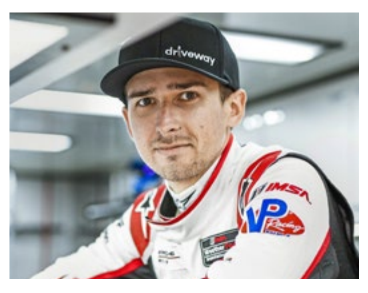
Von: **Marcus Schurig**

Sebastian Golz war auf die Frage gedanklich vorbereitet, seine Antwort kam schnell, aber kontrolliert. „Es geht nicht darum, schneller zu fahren, sondern darum, länger schnell zu fahren." Golz hat den Satz vorgedacht, zur Maxime für seine Aufgabe geformt. Er hat ihn sicher schon ein paar Journalistenkollegen aufgetischt, daher weiß er, dass er etwas warten muss, bis der Groschen fällt. Ach so, worum es hier geht? Um den neuen Porsche 911 GT3 R auf Basis der aktuellen Modellreihe 992, der im nächsten Jahr den Vorgänger auf 991.2-Basis ablöst. Sebastian Golz ist der Projektleiter für das neue Rennauto. Und meine Frage, ob man ein GT3-Auto dadurch besser macht, dass es schneller wird, hat Golz mit dem Zitat oben, nun, ziemlich zerfleddert.

Denn in der weltweit boomenden Kundensportklasse GT3 ist der Speed der Autos auf gewisse Art und Weise gedeckelt: Es gibt Performance-Fenster für die Fahrzeuge, wo Sachen wie Abtrieb und Luftwiderstand in Relation gesetzt und festgeschrieben werden. Obendrauf kommt noch eine Balance of Performance (BOP), sodass am Ende alle Autos nahezu gleich schnell fahren, obwohl sie doch völlig unterschiedlich sind: fette Limousinen gegen schlanke Zweisitzer, Sauger gegen Turbo, Frontmotor gegen Heckmotor.

Schnellerwerden verboten

Die Sache mit dem Schnellerwerden ist also komplex, weil man gar nicht schneller werden darf. Und weil das seit 2019 eingesetzte Vorgängermodell fast alles gewonnen hat, was man gewinnen konnte, wird die Sache mit dem Schnellerwerden noch komplexer. In den Worten des leitenden



„Es gibt jetzt mehr Spielraum beim Setup. Auf Medium- und Highspeed-Strecken haben sich Balance und Fahrbarkeit deutlich verbessert."

Porsche-Pilot Matt Campbell

Ingenieurs Golz: „Der Vorgänger war ein Volltreffer, und die Messlatte liegt hoch." Da man nicht ewig mit einem Auto im Rennsport fahren kann, das man für die Straße nicht mehr anbietet, muss irgendwann ein Nachfolger her. Den erprobt Porsche gerade intensiv.

Während draußen Porsches GT3-Zukunft Kreise dreht, versucht Golz im Pressezentrum von Spa, die Sache mit dem Schnellerwerden zu erklären. „Wir arbeiten schon seit 2019 an dem neuen Auto. Die Regularien sind seit 2022 noch enger gefasst, da hat man nicht viel Spielraum für technische Optimierungen." Kurzes Verschnaufen. „Und das Auto muss bezahlbar bleiben, denn wir sind bei Porsche mit dem GT3-Auto Business-Case-getrieben." Pause. „Das sind die Kompromisse und Zielkonflikte."

Doch dem Ingenieur ist bekanntlich nichts zu schwör. Er muss nur wissen, was er macht, und zwar vorher. Genau deshalb spielt das Zitat am Beginn dieser Geschichte eine große Rolle, denn es erklärt das neue Produkt und das alte Problem. „BOP bedeutet, du bist nicht schneller als die anderen. In einer BOP-Formel gibt es qua Logik keine Dominanz. Das Ziel ist nicht, dass du schneller bist als die anderen, sondern dass du länger schnell bist als die anderen. Das ist der einzige Schlüssel zum Erfolg."

Wie also wird man länger schnell? Blaue Pillen für den

schwarzen Elfer? Oder gleich schwarze Magie? Nichts von beidem, dafür viel von diesem: Feintuning bei der Gewichtsverteilung und der Aerodynamik, Optimierung der Reifennutzung an der Hinterachse, breiteres Drehzahlband beim Motor, mehr Varianz bei den Setup-Optionen, bessere Fahrbarkeit für den Profi. Und bessere Fahrbarkeit für den Amateur – was mitnichten dasselbe ist!

Beim Rundgang um den 911 GT3 R in der Garage geht Golz in die Details, wie beim Motor, der natürlich frei saugt: „Wir fahren mit einem hochdrehenden Sauger mit einem schmalen Drehzahlfenster, das ist kniff lig für die Piloten, besonders wenn die Drehzahl im Verkehr zu stark abfällt", erklärt Golz. „Unser Ziel war ein Triebwerk mit besserer Fahrbarkeit durch ein breiter nutzbares Fenster.Wir haben also unten mehr Drehmoment reingeschoben." Gleichzeitig soll der Motor bei der Spitzenleistung zugelegt haben, man munkelt so um 25 bis 30 PS. Normalerweise ist Drehmoment versus Topleistung ein Entweder-oder-Ding. Nur offenbar bei Porsche nicht.

Dann die Aerodynamik: „Der Vorgänger war aerodynamisch sensibel, besonders beim Unterboden", erklärt Golz. Das Lastenheft für den Neuen sagt: weniger Sensibilität bei Höhenstandsveränderungen, damit weniger anfällig für Pitch. „Man muss die Aero so aufbauen, dass sie gezielt im Achsbereich angreift, das erhöht die Effizienz des Abtriebs und die Stabilität."

Der neue GT3 führt im Heck immer noch seine krass-große Biertheke als Heckflügel spazieren. Ginge das nicht auch effizienter? „Beim Diffusor sind wir konzeptbedingt wegen des Heckmotors eingeschränkt", erklärt Golz. „Wir können den Diffusor-Tunnel nicht so früh starten und nicht so steil stellen wie die Konkurrenz, uns fehlt wegen des Heckmotors der Platz. Deshalb brauchen wir den großen Heckflügel."

Zweite Problemzone am Hintern des alten Elfers waren die Hinterreifen und ihr Verschleiß. Hier spielen mehrere Faktoren zusammen: Gewichtsverteilung, Aero-Last, Radstand, Diff. „Durch eine Verschiebung der Bauteile konnten wir die Hinterachse entlasten", so Golz. Mehr Spielraum bei der Kinematik öffnet das Fenster für die Setup-Einstellungen. Der große Flügel hinten soll



„Man muss die Aero so aufbauen, dass sie gezielt im Achsbereich angreift. Das erhöht die Effizienz des Abtriebs und die Gesamtstabilität."

Porsche-GT3-Projektleiter Sebastian Golz

für stabilen Abtrieb sorgen. Das höhere Drehmoment des Motors geht dabei als Malus in diese Gleichung ein, denn mehr Dampf bedeutet auch immer mehr Reifenverschleiß. „Hier arbeiten wir uns über kleine Kompensationen zum Ziel", zwinkert Golz. Oder noch allgemeiner: „Mit Blick auf den Vorgänger mussten wir beim neuen Auto besser werden, um konstanter zu werden." Genau: Länger schnell basiert auf Konstanz – das ist die Musterrechnung von Golz.

Weiter im Text: Lange haben die Rennschwaben am Thema Radstand getüftelt, eben auch, um der Hinterachse zu helfen: „Die Frage lautet: Welche Achse verschiebt man in welche Richtung? Das ist ziemlich tricky, weil man sich viele Folgeprobleme einfangen kann", so Golz. Das Reglement gibt den Herstellern einen Spielraum von 60 Millimetern, und den hat Porsche offenbar genutzt.

Klar, dass die Basis stimmt

Weil die Absprungbasis mit dem 992 ein komplett neues Auto ist, mussten auch Service- und Wartungskonzepte neu aufgesetzt werden. Das Ziel: schnellere Teilewechsel. „Bei den wichtigen Tauschteilen gibt es keine Schrauben mehr, sondern sogenannte Quarterlocks", erklärt Golz. Setup-Änderungen sind durch die Verwendung von Shims ohne Einmessung des Fahrwerks möglich. „Das erhöht die Tracktime. Wer weniger lang steht, kann länger fahren."

Zieht man einen Strich unter das Maßnahmenbündel, dann erhöhen sich Performance-Linearität und Reifennutzung – wie Sie wissen: Es geht darum, länger schnell zu fahren. Besondere Umbaumaßnahmen brauchte Porsche laut Golz nicht, schließlich hat der aktuelle 911 GT3 Doppelquerlenker vorn in Serie – die musste Porsche früher per Waiver (technische Sondergenehmigung) mühsam ins Auto reinfriemeln. „Wir haben eine exzellente technische Basis, das hilft uns im Motorsport natürlich enorm", erklärt Sebastian Golz. Alles kein Wunder: Seine Rennsportleute arbeiten zusammen mit den Serienleuten an den GTX-Modellen für die Straße. Klar, dass da die Basis stimmt.

Nach dem Tod der GTE-Wummen wird die GT3-Klasse nun zur weltumspannenden GT-Formel. Also mehr Serien, oftmals mit sehr unterschiedlichen Reifenpartnern. Eliminiert dieser Trend nicht den ganzen Entwicklungsaufwand? „Wir bauen kein Auto für eine Reifenmarke, ein GT3-Auto muss alle Reifenversionen abdecken, daher haben wir eine breite Range bei der Kinematik. Das ist aber Fluch und Segen, weil die Kunden anfangen zu spielen." Kunstpause. „Wenn man viel einstellen kann, kann man auch viel verstellen." Da hilft nur: Kundenbetreuung.

Wie sich der neue GT3-Renn-Porsche fährt? Werkspilot Matt Campbell weiß es: „Der Vorgänger hatte ein paar kleine Schwächen auf verschiedenen Strecken, das wurde gezielt angegangen. Jetzt haben wir ein größeres Arbeitsfenster beim Setup und damit eine bessere Fahrbarkeit. Auf Medium- und Highspeed-Strecken haben sich Balance und Fahrbarkeit deutlich verbessert."

Wo früher am Limit Übersteuern regierte, ist nun Verlässlichkeit und Konstanz der Trumpf. „Die Kombination aus mehr Grip über mehr Linearität beim Abtrieb plus besserer Hinterachse – das ist aus meiner Sicht das zentrale Thema des Autos", so Campbell. Der Australier gibt ein Beispiel: „Im Vorgänger war Eau Rouge immer eine kleine Mutprobe. Beim ersten Test mit dem neuen GT3 in Spa fuhr ich sie nach drei Runden voll – und seither in jeder Runde." In jeder Runde bedeutet länger. Und das heißt länger schnell. Job done. ■



PORSCHE

Die Entwicklung eines neuen Kundensport-Rennwagens erfordert viel Zeit und gehörige Testarbeit

Porsche rockt Lime Rock

Beim neunten Rennen zur IMSA-Serie auf der kurzen und winkligen Piste in Lime Rock waren die GT3-Autos unter sich: Das Porsche-Duo Matt Campbell und Mathieu Jaminet verbuchte den Gesamtsieg und konnte die Führung in der GTD-Pro-Meisterschaft weiter ausbauen.

Von: **Marcus Schurig**



IMSA

Das Pfaff-Motorsports-Duo Campbell und Jaminet konnte die Führung in der GTD-Pro-Meisterschaft ausbauen

Bei zwei Rennen im Jahr sind die GT-Autos die Stars der IMSA-Show: auf dem Virginia International Raceway Ende August sowie in Lime Rock Mitte Juli. Vorteil für die GT3-Meute: Endlich kämpfen sie mal um Gesamtsiege! Der erste GT3-Gesamtsieg der Saison 2022 geht auf das Konto der Porsche-Piloten Matt Campbell und Mathieu Jaminet. Das Duo kreuzte mit dem Pfaff-Motorsports-911 nach 160 Rennminuten die Ziellinie mit 1,883 Sekunden Vorsprung auf den Aston Martin Vantage des Heart-Racing-Teams (Alex Riberas/Ross Gunn, #23). Auch der letzte Podestplatz ging an eine Pro-Fahrerpaarung, nämlich Jack Hawksworth und Ben Barnicoat im VasserSullivan-Lexus.

Die engen Abstände im Ziel waren auch der späten und einzigen Safety-Car-Phase im Rennen geschuldet, die nach dem Unfall eines GT3-Acura 21 Minuten vor Ende ausgerufen wurde. Jaminet lag zu diesem Zeitpunkt bereits wieder in Führung, nachdem das Porsche-Duo bei der Runde der ersten Stopps die Führung hatte abgeben müssen. Teamkollege Campbell, der das Rennen von der Pole-Position in Angriff genommen hatte, eroberte 70 Minuten vor Ende die Führung mit einem Überholmanöver auf der Strecke gegen Lexus-Pilot Jack Hawksworth zurück.

Benzinschach in Lime Rock

Beim letzten Boxenstopp 65 Minuten vor Ende behielt Teamkollege Jaminet die Führung, während Hawksworth Platz 2 an das Aston Martin-Duo Gunn/Riberas verlor. Der Franzose hatte zum Zeitpunkt der Gelbphase gut zehn Sekunden Vorsprung auf die Gegner. Die Rennfreigabe neun Minuten vor Ende stellte ihn vor eine harte Prüfung: Zunächst konnte er sich vom Aston Martin lösen, am Ende wurde es immer enger. „Der Aston war sehr stark, ich konnte es gerade so heimbringen", so Jaminet im Ziel. „Das Rennen wurde über die Track-Position entschieden. Wir haben in den ersten 100 Minuten maximal Benzin gespart, um im Finale wieder in Front zu sein – die Rechnung ist aufgegangen."

> „Wir hatten nicht das schnellste Auto, aber wir hatten das meiste Glück! Unser Verdienst bestand heute darin, dass wir zur Stelle waren, als andere in Probleme liefen."
>
> Miller-BMW-Pilot Bryan Sellers

Jaminet und Campbell holten in Lime Rock ihren vierten Saisonsieg und konnten die Führung in der GTD-Pro-Wertung bei noch drei ausstehenden Läufen auf 215 Punkte erhöhen. Das weiterhin zweitplatzierte Corvette-Duo Antonio García und Jordan Taylor hatte ein Wochenende zum Vergessen: Nach Feindkontakt mit einem GTD-Auto musste die hintere rechte Aufhängung repariert werden, was ihnen fünf Runden Rückstand und Platz 4 in der GTD-Pro-Klasse einbrockte. Noch schlechter lief es nur für den werksunterstützten BMW M4 GT3 des Rahal-Teams: Connor de Phillippi und John Edwards mussten das Auto vermutlich nach Motorproblemen in Runde 77 vorzeitig abstellen.

Dafür erbten die Bayern in der allerletzten Kurve der allerletzten Runde noch den Sieg in der GTD-Klasse mit Pro-Am-Fahrerbesatzungen: Winward-Mercedes-Pilot Philip Ellis hatte erst beim Restart die Führung geholt, als er den Lexus von Aaron Telitz kassierte, und kämpfte sogar noch um den letzten Podestplatz – bis dem Mercedes-Kutscher der Sprit ausging. Mit dem letzten Tropfen rettete er sich auf Klassenrang 5 ins Ziel.

Die großen Profiteure waren Bryan Sellers und Madison Snow im BMW-Team von Paul Miller Racing, die 300 Meter vor dem Zielstrich die Führung empfingen. „Wir hatten sicher nicht das schnellste Auto, aber das meiste Glück", so Sellers im Ziel. ■

IMSA-MEISTERSCHAFT

NEUNTER SAISONLAUF: LIME ROCK (CONNECTICUT)

Länge der Strecke: 2,372 km; **Renndistanz:** 174 Runden = 412,728 km; **Pole-Positions: GTD-Pro:** Matt Campbell, Pfaff-Porsche (#9), 51,079 s; **GTD:** Frankie Montecalvo, VasserSullivan-Lexus (#12), 51,459 s; **Schnellste Runden: GTD-Pro:** Alex Riberas (#23), 52,364 s; **GTD:** Jules Gounon (#79), 51,733 s

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	GTD-Pr	#9	Campbell/Jaminet	Pfaff-Porsche 911 GT3 R	2:40.43,134 h
2.	GTD-Pr	#23	Gunn/Riberas	Heart Racing-Aston Martin	+ 1,883 s
3.	GTD-Pr	#14	Hawksworth/Barnicoat	VasserSullivan-Lexus RC F	+ 4,078 s
4.	GTD	#1	Sellers/Snow	Paul Miller-BMW M4 GT3	+ 8,842 s
5.	GTD	#27	Martin/de Angelis	Heart Racing-Aston Martin	+ 9,473 s
6.	GTD	#39	Megennis/Westphal	Carbahn-Lamborghini	+ 9,532 s
7.	GTD	#32	Skeen/McAleer	Korthoff-Mercedes AMG	+ 9,641 s
8.	GTD	#57	Ellis/Ward	Winward-Mercedes AMG	+ 17,960 s
9.	GTD	#16	Hardwick/Heylen	Wright-Porsche 911 GT3 R	+ 22,317 s
10.	GTD	#79	Gounon/MacNeil	WeatherTech-Porsche 911	+ 33,800 s
11.	GTD	#12	Montecalvo/Telitz	VasserSullivan-Lexus RC F	+ 40,276 s
12.	GTD-Pr	#3	García/Taylor	Corvette Racing-C8.R GTD	+ 5 Runden
13.	GTD	#51	Eversley/Read	Ware Racing-Acura NSX	Not running
14.	GTD-Pr	#25	Phillippi/Edwards	Rahal-BMW M4 GT3	Not running
15.	GTD	#96	Auberlen/Foley	Turner-BMW M4 GT3	Not running

IMSA-Meisterschaft: LMDh-Test in Sebring

Gefahr gebannt, aber …

Zum ersten Mal testeten in Sebring mit Cadillac und Porsche zwei LMDh-Hersteller zur gleichen Zeit auf der gleichen Rennstrecke. Dabei kam auch eine neue MGU-Spezifikation von Einheitslieferant Bosch zum Einsatz, die den Härtetest auf der Rumpelpiste in Sebring bestand. Dennoch sind aber nicht alle Probleme gelöst.

Von: **Marcus Schurig**

Von Dienstag bis Samstag letzter Woche teilten sich Cadillac und Porsche die Rennstrecke in Sebring für einen gemeinsamen Test. Für Porsche ging es darum, die Steherqualitäten des 963 auf der Marterstrecke in Florida auszuloten, während Cadillac erst am Beginn der Testphase steht, denn GM-Werksfahrer Earl Bamber hatte den Cadillac-LMDh erst letzte Woche einem Shakedown unterzogen.

Überlagert wurden die Testfahrten von der Frage, ob die Probleme mit dem Einheitshybrid gelöst wurden. Bei Porsche-Testfahrten in Aragón hatten sich die Rotorbleche in der MGU von Zulieferer Bosch gelöst, in Sebring stand den Herstellern eine verstärkte Version zur Verfügung. Das Zwischenfazit fällt prinzipiell positiv aus: Weder Porsche noch Cadillac vermeldeten Schäden an der MGU, obwohl beispielsweise Porsche mit voller Leistung und maximaler Attacke unterwegs war. Insider enthüllten, dass aber neue Probleme im Bereich des Einheitshybridsystems aufgetaucht seien. Porsche spulte immerhin 1800 Kilometer ab, das Auto soll dem Vernehmen nach in Sebring gut funktioniert haben, sowohl was die Performance als auch was die Zuverlässigkeit betrifft.


DPD
Cadillac bestritt in Sebring den ersten Test mit dem neuen LMDh-Rennwagen

Cadillac bolzte beim ersten Test naturgemäß weniger Kilometer ab als Porsche, als Piloten kamen Earl Bamber, Renger van der Zande, Sébastien Bourdais und Alex Lynn zum Einsatz. Bei Porsche waren Dane Cameron, Felipe Nasr, André Lotterer und Laurens Vanthoor im Einsatz.

Porsche plant auch aufgrund der Lage beim Einheitshybrid als Nächstes einen weiteren großen Test mit zwei Fahrzeugen auf der Formel-1-Piste in Monza, während Cadillac die Erprobung in Amerika fortsetzen wird. Für Oktober und November sind abermals gemeinsame Tests der LMDh-Hersteller in Amerika angesetzt. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

24h SPA: DIE WERKE KOMMEN

Nach dem Sieg beim 24h-Rennen am Nürburgring will Audi auch den Klassiker in Spa gewinnen. Dazu hat man fünf werksunterstützte Eisen im Feuer. Zwei R8 LMS kommen von Lokalmatador WRT, einer von Attempto, einer von Saintéloc und einer von Tresor. Mercedes-AMG hat drei werksunterstützte Pro-Lineups angekündigt. Als Einsatzteams wurden GruppeM, GetSpeed und Akkodis ASP bestätigt. Herberth Motorsport bringt drei 911 GT3 R zum 24h-Rennen Spa: Ein Elfer wird von Bohn/Renauer/Renauer pilotiert, einer im Pro-Am-Cup von Au/Tse/Pereira/Evans und ein weiterer Porsche von Leutwiler/Aust/Menzel/Picariello.

ALBUQUERQUE BEI UNITED

Filipe Albuquerque hat seinen Vertrag mit dem britischen LMP2-Team United Autosports um ein weiteres Jahr verlängert. Wie bereits berichtet, hat der Portugiese letzten Monat seinen Vertrag für die IMSA-Serie mit dem Team von Wayne Taylor Racing und der Honda-Sportmarke Acura um zwei weitere Jahre verlängert. Albuquerque hatte als Top-Fahrer im Prototypensport Angebote von mehreren LMDh-Herstellern vorliegen, entschied sich aber letztlich für seinen seit Jahren bekannten Mix aus WEC (LMP2) und IMSA (LMDh).

LMDh: ACURA-ROLLOUT

Acura hat in der letzten Woche sein neues LMDh-Auto einem Shakedown-Test in Le Castellet, Frankreich, unterzogen. Der Test in Europa war dem Umstand geschuldet, dass Chassispartner Oreca einen Rollout nahe seines Firmensitzes wünschte. Beim Rollout saß der zweimalige IMSA-Meister Matt McMurry am Lenkrad, der bei Honda Performance Development (HPD) als Fahrzeugingenieur arbeitet. Diese Woche bestreitet Acura den ersten richtigen Test mit dem Acura ARX-06 in Magny-Cours.

FERRARI: HYPERCAR-TEST

Ferrari hat das Testprogramm mit dem neuen Hypercar für die Sportwagen-WM und das 24h-Rennen in Le Mans in Fiorano gestartet. „Die ersten zwei Tage verliefen absolut problemlos, obwohl wir wegen der vielen Systemchecks nicht so viel gefahren sind wie bei normalen Testfahrten“, erklärte Ferrari-Sportchef Antonello Coletta. Ferrari hält sich im Moment noch extrem bedeckt bei den technischen Details. Bekannt ist bisher nur, dass das neue Hypercar definitiv über ein Hybridsystem verfügt, dessen elektrische Leistung an der Vorderachse geboostet wird.


DPPI

Italienische Quellen versichern, dass Ferrari ein stark modifiziertes Drei-Liter-V6-Triebwerk mit Biturboaufladung verwendet, dessen technische Basis aus dem neuen Straßenmodell 296 GTB stammt. Das Feintuning soll dabei in der Formel-1-Motorenabteilung erfolgt sein. Ferrari will das neue Renn-Hypercar Ende Oktober beim Ferrari-Weltfinale in Imola enthüllen.

PEUGEOT: KUNDENAUTOS?

Die Sportabteilung von Peugeot hat mit mehreren Kundenteams gesprochen, die gerne das spektakuläre Hypercar 9X8 einsetzen würden. Die Anfragen kommen sowohl aus Amerika für die IMSA-Serie wie auch aus Europa für die WEC. „Wir bewerten gerade die Anfragen und sind prinzipiell nicht abgeneigt, wenn die Voraussetzungen stimmen“, so Peugeot-Sportchef Jean-Marc Finot, der auch dezidiert Kundensporteinsätze in Amerika nicht ausschließen wollte.

Das war's



Wenn Kalle Rovanperä nicht in der kurzen Sommerpause vom Mountainbike fällt, ist die Saison 2022 entschieden. Der Finne und Toyota waren auch in Estland nicht aufzuhalten. Hyundai muss sich neue Ziele stecken, Ford hängt ohnehin weit hinterher.

Von: **Markus Stier**

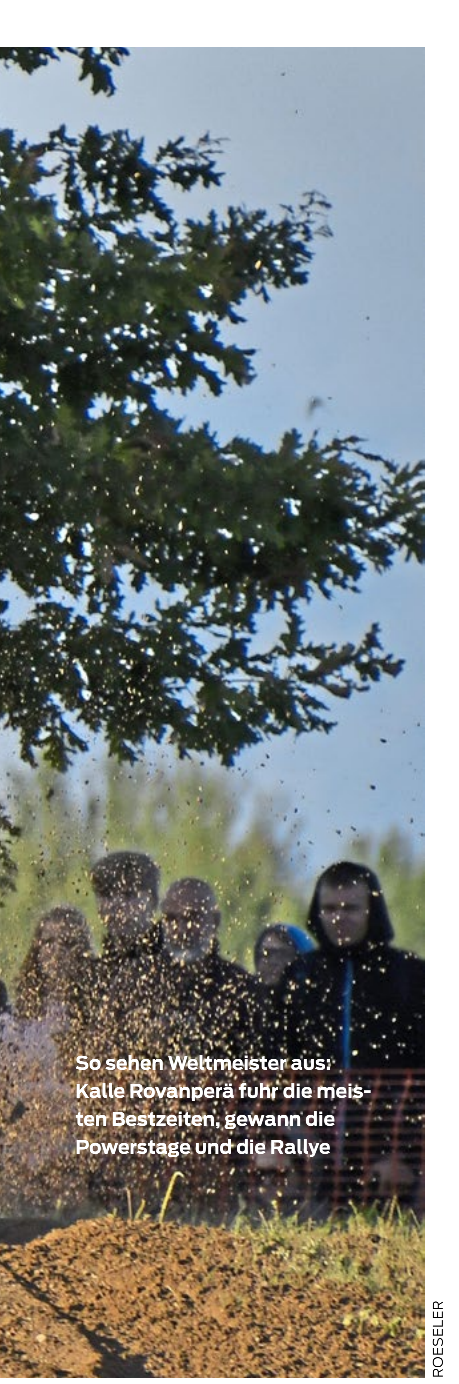
Man kann Elfyn Evans nicht vorwerfen, er hätte nicht alles versucht. Als es am Freitag in Tartu richtig losging, legte auch Evans so richtig los. Fünf Bestzeiten in Folge legte der Waliser aufs Parkett, das aber bei einsetzendem Regen immer schlüpfriger wurde. Wie schon in den Tagen zuvor, öffnete der Himmel auch an diesem Nachmittag seine Schleusen. Eigentlich hätte Kalle Rovanperä als Erster auf der Piste einen spürbaren Nachteil haben müssen, aber das Wasser von oben hatte den sonst eher sandigen Untergrund nach ergiebigen Schauern der Vortage schön zusammengepappt, sodass der Tabellenführer beste Bedingungen vorfand und auf der ersten Halbetappe konstant Top-3-Zeiten fuhr.

Das Glück des Tüchtigen

Wie sagt ein altes Sprichwort: Der Teufel scheißt immer auf einen großen Haufen. Rovanperäs frühe Startzeit zahlte sich am Nachmittag noch deutlicher aus. Während er und Beifahrer Jonne Halttunen die letzte Tagesprüfung bei einsetzendem Getröpfel noch weitgehend unbehelligt überstanden, kämpfte sich Evans durch schweres Wetter über die 6,7 Kilometer von Vastsemoisa. Im Etappenziel war alles Tagwerk für die Katz. Aus elf Sekunden Vorsprung waren elf Sekunden Rückstand geworden. „Ich hing schon in einer der ersten Kurven in den Büschen", klagte ausgerechnet der standortbedingt wetterfeste Toyota-Mann. Schließlich ist Evans nicht nur in Wales geboren, anders als viele seiner Berufskollegen hat er die Heimat auch nie aus steuerlichen Gründen verlassen.

Also gut, wenn einer kein Problem mit Regen haben dürfte, dann ja wohl der Ire im Feld. Doch Craig Breen litt weniger am Wetter als an sich selbst: „Ich bin weit weg von vollem Einsatz", gestand Fords bestplatzierter Mann, der nach Bestzeit auf der kurzen Auftaktprüfung am Donnerstagabend gerade erst eine Nacht Führungsluft geschnuppert hatte nach WP2. Breen reagierte auf der dritten Prüfung mit dem gleichen Reflex wie die meisten seiner Zunft: mit erhöhtem Einsatz. „Ich überfahre das Auto", erklärte der Ire sein anschließendes Rumrutschen. Als

Fünf Siege in einer Saison, das reichte in den 43 Jahren seit Einführung der Fahrer-Weltmeisterschaft lediglich in sieben Fällen nicht zum Gewinn des Titels.



So sehen Weltmeister aus: Kalle Rovanperä fuhr die meisten Bestzeiten, gewann die Powerstage und die Rallye

ROESELER

Fünfter auf der Strecke fiel übermäßiges Straßenfegen als Ausrede aus. Ein Ausrutscher in einer langgezogenen Links noch vor der ersten Mittagspause bedeutete das Ende der Hoffnung auf eine weitere Podiumsplatzierung nach zwei zweiten Rängen in Estland 2020 und 2021. Im Gras lauerte ein Betonpfosten, der die Lenkung zertrümmerte. Zu allem Überfluss überrumpelte Breen am Samstagnachmittag abermals ein Betonklotz, dieses Mal kam er immerhin mit einem Plattfuß davon.

Einfache Reifenwahl

Das sonst viel diskutierte Thema Reifen war in Estland keines. Das komplette Feld war angesichts des wechselhaften Wetters ausschließlich auf den weichen Pirellis unterwegs, niemand nahm auf den schnellen Prüfungen ein zweites Ersatzrad mit. Wenn es Reifenschäden gab, dann meist nach Zwischenfällen mit soliden Hindernissen oder wie im Fall von Esapekka Lappi, der im dritten Werks-Toyota nach einer etwas unglücklichen Landung auf einer der zahlreichen künstlich aufgeschütteten Sprungkuppen die Chance auf ein gutes Ergebnis verlor. Der Radwechsel bedeutete Rang 6 statt 4. Dass der Verlust von satten zweieinhalb Minuten nur zwei Plätze kostete, zeugt von einer Rallye mit diversen Turbulenzen, die das Feld anders als bei schnellen Schotter-Rallyes zeitig auseinanderriss. Auf trockenen, zuweilen sandigen Pisten hatten die Fahrer Mühe, den Grip korrekt einzuschätzen. Pierre-Louis Loubet, nach hoffnungsvollen Auftritten bei M-Sport anders als der Rest der Belegschaft mit zwei Testtagen zur Vorbereitung gesegnet, lag am Samstag erst auf Rang 6 und dann auf der Seite. „Keine Ahnung, was da passiert ist. Plötzlich war die Haftung weg."

Vor allem die nach den ersten Durchgängen aufgerissenen Furchen machten den Teams zu schaffen. „Manche sind fest, manche ganz weich. Du kannst dich auf nichts einstellen und verlassen", klagte Adrien Fourmaux, der den absoluten Befehl zum Durchfahren erhalten hatte. Um nicht schon wieder Schrott abzuliefern, schenkte Fourmaux im durch einen schweren Schauer erschwerten Finale kampflos seinen sechsten Platz her, obwohl er mit 20 Sekunden Vorsprung auf Lappi auf die letzten 15 Kilometer gegangen war. Mit Blick auf den bereits durchgeweichten Freitagnachmittag ätzte Fourmaux in Anspielung auf das frühere Saisonfinale im November in Wales: „Ich wusste nicht, dass die Rallye Großbritannien doch wieder im Kalender ist."

Mit Tabellenrang 15 ist und bleibt der Franzose der am schlechtesten platzierte Werksfahrer, mit nunmehr neun Zählern punktgleich Oliver Solberg, obwohl der Schwede zwei Einsätze weniger hatte. Hyundais Nummer 3 kreiselte sich in Estland diverse Male in die Wiesen, und schon am ersten Tag lag auch ihm etwas Festes im Weg, was das Fahrwerk übel nahm. Aber schon vor dem Betontreffer hatte Solberg, dem schnelle Rallyes eigentlich liegen, nach nur sechs Prüfungen schon über zwei Minuten Rückstand.



ROESELER

Take five: Nur in Monte Carlo und auf Sardinien gewann Rovanperä nicht

Das 20-jährige Küken im Team der Alzenauer rapportierte das Gleiche, was die Stars Neuville und Tänak schon seit Saisonbeginn gebetsmühlenartig runterbeten: „Wir haben noch viel Arbeit vor uns." Dass Thierry Neuville ausnahmsweise schon vorher kein Sieganwärter war, ist noch zu verschmerzen. Dem Belgier lag Estland noch nie besonders. Gefragt nach seiner Lieblingsprüfung rund um Tartu, druckste er erst ein bisschen herum, bis er gestand: „Ehrlich gesagt, ich mag keine von ihnen." Auch Neuville sind die tiefen Rillen ein Dorn im Auge, als wenn der i20 nicht so schon schwer genug auszurechnen wäre. Das Auto nervt seine Lenker mit auskeilendem Heck – bei Drifts mit Tempo 150 und Bäumen am Wegesrand kein Spaß. Sowohl bei M-Sport als auch bei Hyundai unterschätzte man auf der zweiten Etappe, wie tief der Boden war, beide Truppen waren mit zu wenig Bodenfreiheit aus dem Service gerollt und rodelten diverse Male haltlos auf dem Unterbodenschutz daher. Aber da war das Kind längst in den Brunnen gefallen. Ausnahmsweise ohne schweren technischen Zwischenfall ins erste Etappenziel gerollt, hatte Neuville schon am Freitag 1.13 Minuten Rückstand, im Ziel waren es ohne besondere Vorkommnisse knapp vier Minuten, im modernen WRC-Geschäft nicht eine, sondern zwei Welten zu langsam.

Teufel gegen Beelzebub

Die Mannschaft von Julien Moncet hat trotz schon seit dem ersten Schotterlauf in Portugal modifizierter Elektronik ein Problem mit der Fahrbarkeit des Autos. Sobald es rutschig wird, bekommen die i20 ihre Kraft nicht mehr auf den Boden. Die Fahrer doktern dann mit Fahrwerksumbauten am Problem herum und schaffen sich damit andere Schwierigkeiten.

Das wahre Kräfteverhältnis zwischen den Dauerrivalen Toyota und Hyundai gibt Ott Tänak wieder: Könnte man sagen, der ▷



ROESELER

Breen: Schon vor dem Regen ausgerutscht



ROESELER

Lappi: Ohne Plattfuß wäre ein Toyota-Dreifachsieg drin gewesen

Schwer beherrschbar: Die Hyundai machten auf steilen Kuppen und tiefen Furchen keine gute Figur

ansonsten unangefochtene Platzhirsch hat sich sein Heimspiel im Vorjahr noch durch unnötige Fahrfehler verdorben, war der Este in Estland in diesem Jahr völlig chancenlos. Eine einzige Bestzeit gelang Tänak auf heimischer Scholle. Schon mit den 44 Sekunden Rückstand am Freitag war der Zug ganz vorn abgefahren. Und natürlich ist es nicht hilfreich, wenn sich ausgerechnet im Regen der Schlauch für das Warmluftgebläse der Frontscheibe losschüttelt, den Beifahrer Martin Järveoja artistisch, aber vergeblich mit dem linken Fuß in Position zu halten versuchte.

Als am Samstag beim Duo an der Spitze die Post abging, konnten die Weltmeister von 2019 nur staunend zuschauen. Auf sieben von neun Prüfungen belegten Rovanperä und Evans die ersten beiden Ränge, ein einziges Mal gelang Tänak wenigstens eine zweitschnellste Zeit. Hyundais einzige Bestzeit an diesem Wochenende fuhr Tänak am frühen Sonntagmorgen, und selbst die musste er sich mit Rovanperä teilen. In der Powerstage holte kein Hyundai-Fahrer Punkte. Bei Neuville beschlug nach einem Kilometer im Regen die Frontscheibe, bei Tänak stiegen hinten die Bremsen aus. Der Nationalheld fuhr als Bester der Hellblauen auf Rang 6.

Dass es dennoch ein denkwürdiges Finale gab, lag am Wetter. Schon als der Morgen graute, wanderten düstere Wolken über Tartu. Pünktlich zum Start der letzten Prüfung prasselten die ersten Tropfen. Schon der aus fernsehdramaturgischen Gründen als Erster losgeschickte Andreas Mikkelsen kämpfte sich durch Schlamm und Pfützen zum Sieg in der WRC2. Bis sechs Minuten vor Schluss sah es so aus, als würde erstmals ein Fahrer aus der zweiten Liga die fünf Extrapunkte der letzten Prüfung einsammeln.

„Das war echt gefährlich. Die schwierigste Schotterprüfung, die ich je gefahren bin", stöhnte Esapekka Lappi, und Adrien Fourmaux stimmte die gleiche Klage an: „Aquaplaning überall", jammerte er.

Übermenschliche Kräfte

Erst als nach einer halben Stunde der Regen stoppte und wie zum Hohn die Sonne hervorlugte, gelang es Elfyn Evans, den noch halbwegs trockenen Fußes heimgerollten Mikkelsen um rund zwei Sekunden vom ersten Platz der Zeitenliste zu schubsen. Dann kam nur noch Rovanperä, und der wird allen Beteiligten langsam unheimlich, denn der 21-Jährige ist nicht nur ein Vollgas-Wunderkind, er kann offenbar auch übers Wasser gehen. Selbst auf gefluteter Piste konnte der Tabellenführer die 136 Extra-PS des elektrischen Zusatzantriebs noch prima nutzen.

Der Schlüssel zum Erfolg war ein ausgesprochen ergiebiger Test, und anders als in der Vergangenheit chauffierte Rovanperä keine finnischen VIP-Gäste durch die Wälder, sondern konzentrierte sich mit seinem Ingenieur voll auf das Aussortieren von Dämpfern und Differenzialeinstellungen.



Andreas Mikkelsen verpasste das Kunststück, als erster WRC2-Fahrer überhaupt eine Powerstage zu gewinnen, nur um zwei Toyotas.

Dass Rovanperä auf den anfangs trockenen Pisten am Freitag als Erster auf der Strecke einen Nachteil hatte, interessierte ihn ebenso wenig wie später Schlamm und stehendes Wasser, die den Konkurrenten zu schaffen machten, aber ihn selbst in keinster Weise. Rund 20 Sekunden nahm Toyotas neue Nummer eins der mittlerweile eindeutigen



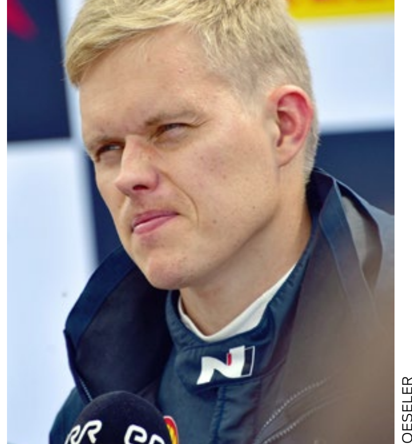
ROESELER



ROESELER

Instabile Seitenlage: Loubet rollte sich ab, die Fans konnten helfen





ROESELER

Tänak: Keine Sonne gesehen



ROESELER

Neuville: Frust bis zum Schluss

Nummer zwei auf der letzten Prüfung ab, mehr als auf den gesamten zehn Prüfungen des Samstags. Und um der Wahrheit des ersten Tages die Ehre zu geben, hatte Rovanperä schon vor dem kleinen Regen-Ausrutscher des Kollegen angefangen, dessen 20-Sekunden-Polster abzuknabbern. Evans sagte im Ziel das Gleiche, das er schon beim vorigen Lauf in Kenia konstatieren musste: „Auf Kalles Tempo hatte ich keine Antwort."

Toyota-Teamchef Jari-Matti Latvala, sonst der spruchreifste Mann im Service-Park, strecke verbal die Waffen: „Ich habe langsam keine Worte mehr." Ein paar fand er dann doch noch: „Wenn es so weitergeht, ist es nur eine Frage der Zeit, wann wir den Titel haben." Latvala weist darauf hin, dass nach sieben von 13 Läufen gerade mal Saisonhalbzeit ist. „Er muss jetzt die Rallyes nicht mehr gewinnen", sagt der Finne, aber das galt schon nach den desaströsen Ergebnissen der Verfolger Neuville und Evans auf Sardinien, dann gewann Rovanperä in Kenia und nun in Estland.

Und nun noch Heimspiel

Mittlerweile hat er fünf Siege und mit 175 Punkten 83 Zähler mehr auf dem Konto als der nächste Verfolger Neuville. Der hat im August mit dem neunten Lauf in Ypern noch ein Heimspiel vor der Brust, aber der viermalige Vizeweltmeister bräuchte schon drei Siege und drei Total-Ausfälle des Tabellenführers, um wieder auf Augenhöhe zu kommen. Nach drei zweiten Rängen bei den letzten vier Rallyes kristallisiert sich eher wieder Evans als Kandidat für Tabellenrang 2 heraus. Vom ersehnten WM-Titel ist der amtierende Vize aber schon 96 Punkte entfernt. Zum großen Showdown zwischen den beiden Teamkollegen kommt es in rund zwei Wochen in Finnland. Dort schlachtete Evans das Feld im Vorjahr gekonnt ab, aber wer soll Rovanperä in dieser Form ausgerechnet in seiner Heimatstadt Jyväskylä aufhalten? ■

RALLYE ESTLAND (14.–17.7.2022)

7. von 13 Läufen, 24 Wertungsprüfungen über 313,84 Kilometer

1.	Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN)	Toyota Yaris Rally1	2:54.59,0 h
2.	Evans/Martin (GB/GB)	Toyota Yaris Rally1	+ 1.00,9 min
3.	Tänak/Järveoja (EST/EST)	Hyundai i20 Rally1	+ 1.55,7 min
4.	Neuville/Wydaeghe (B/B)	Hyundai i20 Rally1	+ 3.53,3 min
5.	Katsuta/Johnston (J/IR)	Toyota Yaris Rally1	+ 4.13,4 min
6.	Lappi/Ferm (FIN/FIN)	Toyota Yaris Rally1	+ 4.49,1 min
7.	Fourmaux/Coria (F/F)	Ford Puma Rally1	+ 5.09,2 min
8.	Mikkelsen/Eriksen (N/N)	Skoda Fabia Rally2	+ 11.01,8 min
9.	Suninen/Markkula (FIN/FIN)	Hyundai i20 Rally2	+ 11.27,1 min
10.	Lindholm/Hämäläinen (FIN/FIN)	Skoda Fabia Rally2	+ 13.04,8 min

Bestzeiten: Rovanperä 14, Evans 6, Lappi 2, Breen 1, Fourmaux 1, Tänak 1 (Rovanperä und Tänak ein Mal zeitgleich)

WM-STAND FAHRER

1.	Kalle Rovanperä	175 Punkte
2.	Thierry Neuville	92
3.	Elfyn Evans	79
4.	Ott Tänak	77
5.	Takamoto Katsuta	73
6.	Craig Breen	60
7.	Sébastien Loeb	35
8.	Sébastien Ogier	34
9.	Dani Sordo	34
10.	Gus Greensmith	28



ROESELER

Toyota enteilt in der Marken-WM

WM-STAND MARKEN

1.	Toyota	298 Punkte
2.	Hyundai	211
3.	M-Sport-Ford	157
4.	Hyundai	80

Andreas Mikkelsen: Nerven behalten und am Ende davongeflogen

Zurück im Titelkampf

ROESLER

Anders als in Portugal und auf Sardinien balgten sich WRC2-Champion Andreas Mikkelsen und Hyundai-Speerspitze Teemu Suninen bis zum letzten Meter um den Sieg – mit dem besseren Ende für den Skoda-Piloten, der sich wieder an die Tabellenspitze setzt.

Von: **Reiner Kuhn**

In der zweiten Liga geht es hoch her: Fünf der 19 WRC2-Fahrer markieren auf den neun Wertungsprüfungen der ersten Etappe mindestens eine Bestzeit, die Führung wechselt am Freitag ganze sieben Mal, bevor sich Skoda-Werksfahrer Andreas Mikkelsen mit 12,1 Sekunden vor Teemu Suninen (Hyundai) an die Spitze setzt.

Während sich die beiden ehemaligen WRC-Piloten fortan um Sekunden, deren Bruchteile und den Sieg balgen, lichten sich dahinter die Reihen: In der dritten Prüfung hechtet der 20 Jahre junge Bruno Bulacia so vehement über eine Kuppe, dass sich sein erfahrener Copilot Marc Martibei der Landung eine Wirbelprellung zuzieht und von den Ärzten bis zur Rallye Griechenland aus dem Verkehr gezogen wird. WM-Rückkehrer Hayden Paddon (Hyundai) ist zwei Prüfungen später raus. Schon am Vortag klagt er über Kopf- und Gliederschmerzen und wird beim ersten Service mit positivem Covid-Test aus dem Wettbewerb genommen. „So schade es um die fehlenden Wettbewerbskilometer ist, ich bin hier jetzt in Quarantäne, während mein Team das Auto für Finnland vorbereitet. So gesehen ändert sich an unserem Plan für die nächsten Wochen nur wenig“, sagt der Neuseeländer.

Spannung bis zum Schluss

Auch Egon Kaur und Jari Huttunen haben sich mehr erhofft: Der Lokalheld stellt seinen VW Polo nach zwei Reifenschäden früh ab, glänzt nur am Ende mit drei Bestzeiten. Mehr als Rang 12 (+ 13.35,1 min) ist nicht drin. Ähnlich beim Finnen in M-Sport-Diensten: Zum Auftakt ist Huttunen im weiterentwickelten Ford Fiesta Rally2 (siehe Seite 23) Schnellster und legt am Samstagabend noch einmal nach. Doch nach allerlei Problemen mit Motor und Kraftübertragung fehlen Huttunen im Ziel als Klassenviertem knapp dreieinhalb Minuten auf den Sieger.

Kenia-Sieger Kajetan Kajetanowicz hadert mit den wechselhaften Bedingungen und fehlendem Vertrauen, kommt über Rang 5 nicht hinaus und muss die Tabellenführung wieder an den clever agierenden Mikkelsen abgeben. „Das war eine brutal schwierige Rallye“, so der Norweger. „Wir wussten, dass wir maximale Punkte holen müssen und nur dann angreifen, wenn es Sinn macht oder nötig ist.“

Wie perfekt der Titelverteidiger dies in die Tat umsetzen kann, zeigt Routinier Mikkelsen im Schlussspurt: Bis zur abschließenden Prüfung hat sich Suninen bis auf 3,2 Sekunden rangekämpft und im ersten Durchgang der Powerstage die Bestzeit markiert. Doch beim finalen Showdown behält Mikkelsen klar die Oberhand. Auch, weil es zunehmend regnet und der Hyundai des Finnen ab der Hälfte der letzten 16 Kilometer nur noch auf zwei Zylindern läuft. Suninen verliert 20 Sekunden. Dritter wird mit zwei Minuten Rückstand Suninens Landsmann und Mikkelsens Skoda-Teamkollege Emil Lindholm. ■



Jetzt beginnt das große Versteckspiel: Keiner der drei WRC2-Titelanwärter will sich noch in die Karten schauen lassen und vorab verraten, bei welchem WM-Lauf er als Nächstes startet.



ROESLER

Pech auf der Powerstage: Suninen



ROESLER

Bester Junior: Emil Lindholm

WRC2 / ESTLAND

1.	Mikkelsen/Eriksen (N/N) Skoda Fabia Rally2	in 3:05.30,8 h
2.	Suninen/Markkula (FIN/FIN) Hyundai i20 Rally2	+ 25,3 s
3.	Lindholm/Hämäläinen (FIN/FIN)* Skoda Fabia Rally2	+2.03,0 min
4.	Huttunen/Lukka (FIN/FIN)* Ford Fiesta Rally2	+3.27,0 min
5.	Kajetanowicz/Szczep. (PL/PL) Skoda Fabia Rally2	+5.06,9 min

* Juniorenwertung

ZWISCHENSTAND WRC2 NACH LAUF 7

1.	Andreas Mikkelsen (N)	79 Punkte
2.	Kajetan Kajetanowicz (PL)	76 Punkte
3.	Yohan Rossel (F)	63 Punkte
4.	Nikolay Gryazin (ANA)	52 Punkte

WRC3 – Junior-WM Estland

Ein Sieger, zwei Gewinner

Obwohl Lokalheld Robert Virves mit 17 WP-Erfolgen einen neuen Rekord in der Junioren-WM-Geschichte aufstellte, ist Junioren-Weltmeister Sami Pajari ganz oben: Nach seinem zweiten Saisonsieg hat der 20-Jährige beste Chancen auf die Titelverteidigung.

Von: **Reiner Kuhn**

Auf den schnellen Schotterprüfungen in Estland waren die Favoriten im nur sechs Teilnehmer zählenden Feld der WM-Junioren schnell ausgemacht. Weder der beim Auftakt in Schweden erfolgreiche Tabellenführer Jon Armstrong noch Kroatien-Sieger Lauri Joona konnten Lokalheld Robert Virves folgen. Einzig Titelverteidiger und Portugal-Gewinner Sami Pajari blieb am Esten dran.

Nach fünf Prüfungen führte Virves mit 4,4 Sekunden vor dem Finnen. Armstrong und Joona fehlte zu diesem Zeitpunkt schon eine halbe Minute auf das Führungsduo. Doch in der sechsten Prüfung war Virves erstmals neben der Piste, verlor zehn Sekunden und die Führung an Pajari. Drei Prüfungen später beschädigte sich der 22-jährige Este die Aufhängung seines Ford Fiesta Rally3, verlor eine Minute und rutschte hinter Joona und Armstrong auf Rang 4 ab. Dann der Großangriff: Am Samstag markierte Virves sieben von neun Bestzeiten und schob sich an Joona vorbei auf Rang 3. Am finalen Sonntag war der Este auf allen sechs Prüfungen Schnellster und entthronte mit 17 Bestzeiten Rekordhalter Sébastien Ogier, der 2008 in Jordanien 16 Mal die Nase vorne hatte. Mit dem beeindruckenden Feuerwerk machte Virves nochmals Boden und eine Position gut und durfte sich vor den heimischen Fans als Zweiter feiern lassen.

An Pajari führte aber kein Weg mehr vorbei. Über zweieinhalb Tage und 18 Prüfungen passte der Youngster sein Tempo perfekt an die jeweiligen Bedingungen und die Konkurrenz an, brachte seinen zweiten Saisonerfolg mit 14,9 Sekunden Vorsprung ins Ziel und übernimmt rechtzeitig vor dem großen Finale in Griechenland die Tabellenspitze in der Nachwuchs-WM. ■



ROESELER

Zwei frühe Bestzeiten reichten zum Sieg: Titelverteidiger Sami Pajari

Neuhomologationen zur Saisonhalbzeit

Hersteller mit neuen Technik-Jokern

Stillstand ist Rückschritt: Zur zweiten Saisonhalbzeit brachten die Teams neue Teile an den Start.

Von: **Reiner Kuhn**

Auf Aoki Norio ist Verlass. Wie in den Jahren zuvor beglückt der Chef der Kölner Toyota-Motorenschmiede seine Werksfahrer zur Saisonhalbzeit mit einer neuen Ausbaustufe des Turbomotors, gleiches gilt für Hyundai. Ein Blick in die Homologations-Blätter zeigt: Beide Hersteller haben neue Kolben verbaut und dafür einen der drei pro Jahr zulässigen Motoren-Joker gezogen. Laut Insidern konnten die Konkurrenten in den Abbildungen der FIA-Papiere erkennen, dass die Koreaner das Kolben-Design aufgrund des neuen fossilfreien, aber aggressiveren Einheitsbenzins eher auf Standfestigkeit ausgelegt haben, Toyota dagegen eher auf Leistung.

Dem nicht genug, haben die fünfmaligen Saisonsieger aus Japan auch einen ihrer fünf Chassis-Joker gezogen und brachten alle vier Yaris Rally1 mit einem neuen Heckflügel an den Start. „In der heißen Entwicklungsphase Ende vergangenen Jahres hatten wir einfach zu wenig Zeit, um alle möglichen Varianten zu testen. Im Frühjahr gingen wir mit einigen Varianten in den Windkanal und haben uns für diese Lösung entschieden“, erklärt Toyota-Technikchef Tom Fowler und verrät: „Für die Fahrer ist der Unterschied weniger spürbar, als es unsere Messungen zeigen.“



KUHN

Neues Herz aus Köln: Toyota-Motor

M-Sport hat gleich mehrere Chassis-Joker gezogen – allerdings für das Kundensportmodell Ford Fiesta Rally2. Ein neuer Träger für die Hinterachse sorgt für eine geänderte Fahrwerksgeometrie. Gemeinsam mit einem neuen Heckflügel und aerodynamischen Seitenspiegeln soll dies die Fahrstabilität steigern. ■

KOMMENTAR

DER SCHON WIEDER …

Sieben Saisonläufe, fünf Siege – Kalle Rovanperä gewinnt unter allen Bedingungen, ob auf Schnee, kniffligen Asphaltwegen, tiefen und trockenen oder auch ultraschnellen und mitunter schmierigen Schotterpisten. Dabei turnt der 21-Jährige mit seinem Dienstwagen so perfekt am absoluten Limit, dass er auch auf der abschließenden Powerstage mit Abstand gewinnt und die meisten Extrapunkte abräumt. Viermal fünf Maximalpunkte und zweimal vier Extrazähler als Zweitschnellster summieren sich zu satten 28 Zusatzpunkten. Mit 175 WM-Punkten und, wichtiger, 83 Zählern Vorsprung auf den Tabellenzweiten Thierry Neuville, kann Rovanperä schon zur Saisonhalbzeit den Sekt kalt stellen. Na und?
Die Rallye-WM bleibt dennoch interessant, für manch einen mehr denn je. Auch als erst Sébastien Loeb und dann Sébastien Ogier die Weltmeisterschaft dominierten, wurde die Topliga schlechtgeredet. Immer wieder mal waren die Gröhnholms, Latvalas, Hirvonens, Neuvilles und Evans dichter dran, mal weniger. Nur 2019 konnte Ott Tänak die Phalanx der französischen Abo-Champions unterbrechen. Spannend war es meist trotzdem, auch als der entthronte Ogier danach wieder triumphierte.
Der WM-Titel ist zwar die höchste Ehre, nicht aber der Maßstab für Spannung und Dramatik. Dies wird sich schon beim nächsten WM-Lauf zeigen. Rovanperä wird alles dransetzen, erstmals sein Heimspiel in Finnland zu gewinnen. Doch nicht nur die Konkurrenten von Hyundai und Ford werden mit aller Macht dagegenhalten, sondern auch seine Toyota-Teamkollegen. Man darf sich also weiter freuen – auf spektakulären Motorsport, wilde Zeitenjagden und womöglich den nächsten WM-Sieg von Rovanperä.



Reiner Kuhn
Redakteur

Youngster Fabio Schwarz erstmals auf WM-Pisten

Schwarz-Fahrt

Fabio Schwarz, Sohn von Ex-Werksfahrer Armin Schwarz, nutzte die Chance, um in Estland im nationalen Feld über einige WM-Prüfungen zu toben.

Der Weg scheint vorgezeichnet – durch den Vater und durch zwei andere Nachwuchstalente, die früh auf baltischen Schotterpisten ihre Erfahrungen sammelten. Erst schickte Harry Rovanperä seinen Sohn Kalle mit einem kleinen Fronttriebler nach Lettland, zwei Jahre später folgte Petter Solbergs Filius Oliver. Nun sind beide in der Topliga. Seit 2020 rückte auch Fabio Schwarz vornehmlich in Lettland aus und enterte in Estland nun erstmals WM-Pisten. Nach sieben Prüfungen über knapp 80 WP-Kilometer durfte sich der 17-Jährige über Gesamtrang 16 im nationalen Feld freuen und verpasste im Ford Fiesta Rally4 als Klassen-Vierter (+ 2.49,9 min) das Podium nur knapp. Den Sieg beim vierten Lauf zur Landesmeisterschaft gewann WRC2-Pilot Egon Kauer vor VW-Markengefährte Georg Linnamäe (+ 18,3 s).

Die nächste Schwarz-Fahrt steigt Ende August beim DRM-Lauf im Saarland. Der Youngster wird dort zum zweiten Mal im Ford Fiesta Rally3 ausrücken. ■ RK



DENNIS ZENZ

In den Spuren der WM-Stars: Fabio Schwarz beim Gaststart in Estland

AUS DEM SERVICEPARK

GRÜNE WELLE
Nicht nur in Sachen Internet ist das Baltikum weit vorne, auch das Thema Umwelt steht in Estland weit oben. Um den CO_2-Fußabdruck zu verkleinern, pflanzten die WM-Veranstalter 4000 Bäume. Zudem nutzten die Organisatoren im als Rallyezentrum dienenden, hochmodernen Nationalmuseum und dem Servicepark zu 50 Prozent erneuerbare Energie.

NEUE ANSAGER
Nur gut, dass so viele Nationen Spanisch sprechen. Denn nachdem sein argentinischer Copilot Marcelo Der Ohannesian kurzfristig ins Hyundai-Cockpit seines WRC2-Konkurrenten Fabrizio Zaldivar aus Paraguay gewechselt hatte, brauchte der bolivianische Skoda-Pilot Marco Bulacia einen neuen Beifahrer und holte sich den Spanier Diego Vallejo ins Auto.

BULLI-PARADE
Noch vor dem WM-Feld enterten die drei Teamchefs die 1,66 Kilometer kurze Auftaktprüfung neben dem Servicepark in den spektakulären Gaz-Rallytrucks (2-Tonner mit V8-Motoren). Ex-Profi Jari-Matti Latvala (Toyota) wurde seiner Favoritenrolle gerecht und siegte vor Richard Millener (M-Sport) und Julien Moncet (Hyundai).

GEMISCHTES DOPPEL
Bevor Anett Kontraveit, aktuelle Weltrangliste-Dritte im Tennis, für eine Shakedown-Runde neben ihrem Landsmann Ott Tänak im Hyundai Platz nahm, lud sie Pierre-Louis Loubet zu einem Showmatch auf einem extra auf dem Museumsdach angelegten Kunstrasenplatz. Auch wenn der junge M-Sport-Pilot verlor, überraschte er mit gekonnter Rückhand und verriet, dass er es im Tennis bis zur französischen Jugendauswahl gebracht hat.

BILDUNGSWEG
Der Weg vom Rallye-Zentrum mit der Rallyeleitungsstelle und dem Presseraum zum Servicepark führte mitten durch das Nationalmuseum. Auf knapp 200 Metern konnten die internationalen Gäste so bei jedem Gang etwas von der vielfältigen Geschichte Estlands aufschnappen. ■ RK

Österreichische Rallye-Meisterschaft – Rallye Weiz

Erster Saisonsieg für Ex-Meister Neubauer

In Abwesenheit von Titelverteidiger Simon Wagner feierte Hermann Neubauer einen souveränen Sieg und machte im weiter offenen Meisterschaftskampf wichtigen Boden gut.

Von: **Reiner Kuhn**

Auf dem Papier schien die Sache klar: Beim fünften von sieben Läufen zur Österreichischen Rallye-Meisterschaft ist Hermann Neubauer der große Favorit. Sein größter Widersacher Simon Wagner verzichtete nach vier Saisonsiegen auf den Start und überließ dem Ex-Meister das Feld. Doch die Umsetzung entpuppte sich für Neubauer schwieriger als gedacht. Bei unerwartet kühlen, aber trockenen Bedingungen am Freitagnachmittag markierte der Salzburger mit seinem Ford Fiesta Rally2 zwar die erste Bestzeit, war dabei aber nur eine Sekunde schneller als Skoda-Pilot Günther Knobloch. Danach legte Neubauer ein paar Kohlen nach und setzte sich mit zwei weiteren Bestmarken so weit von seinem direkten Verfolger ab, dass er die beiden letzten Freitags-Prüfungen Adam Brezík im Skoda überlassen konnte und trotzdem mit 29,1 Sekunden Vorsprung in den Finaltag startete.



DANIEL FESSL

Allein auf weiter Flur: Weiz-Sieger Hermann Neubauer im Ford Fiesta Rally2

Am Samstag das gleiche Bild: Neubauer markierte vom Start weg vier Bestzeiten in Folge, baute seinen Vorsprung auf über eine Minute aus und kontrollierte fortan Tempo und Konkurrenz. Dahinter zog der Tscheche Brezík (+ 1.15,5 min) im Schlussspurt noch an Skoda-Markenkollege Knobloch (+ 1. 32,8 min) vorbei und wurde Zweiter. „Natürlich war es dieses Mal etwas anderes in Abwesenheit von Simon. Ich habe nicht mein letztes Hemd riskiert, aber bin viel voll gefahren. Denn beim Bummeln verliert man schnell die Konzentration, das wollte ich nicht riskieren", resümierte Neubauer im Ziel nach dem ersten Saisonsieg.

Beim Gastauftritt des ADAC Opel e-Rally Cups feierte Timo Schulz seinen ersten Sieg und rückt im Zwischenklassement der vollelektrischen Markenserie bis auf einen Punkt an Spitzenreiter Max Reiter heran, der sich rund um Weiz mit Rang 5 begnügen musste. ■

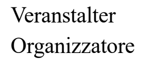
TESTEN, TOUREN, GENIESSEN.

mountain BIKE TESTIVAL epowered by BOSCH BRIXEN

Green Event KlimaLand Südtirol Alto Adige

BRIXEN 22.-25.9.22

www.mountainbike-testival.de











TCR Italien

Erst Pech, dann Sieg

Salvatore Tavano (Cupra) und Niels Langeveld (Hyundai) holten sich die Siege in Mugello. Tavano ist weiterhin Tabellenführer.

Von: **Michael Bräutigam**



TCR ITALY/ACI SPORT

Am Ende doch noch belohnt: Mugello-Sonntagssieger Niels Langeveld

Die aktuell stärkste nationale TCR-Serie wartete auch in Mugello mit über 30 Autos auf. Entsprechend eng ging es schon im Qualifying zu, in dem sich Langeveld mit knapp 0,1 Sekunden Vorsprung die Pole-Position sichern konnte. Der Niederländer fuhr auch einem scheinbar ungefährdeten Sieg im ersten Lauf entgegen, doch klar führend ereilte ihn ein Reifenschaden – so blieb der Target-Pilot am Samstag punktelos.

Die Führung ging an Tavano, der im Qualifying zwar nur P4 belegt hatte, sich am Start aber bereits auf P2 vorschieben konnte. Nach dem Langeveld-Aus war der Weg für den Piloten vom Girasole-Team frei: dritter Saisonsieg für den Ex-WTCC-Fahrer.

Durch das Reversed Grid musste Pole-Mann Langeveld vom achten Platz ins zweite Rennen starten. Doch schon nach der turbulenten Anfangsphase hatte sich der Gesamt-Dritte der ADAC TCR Germany 2018 bis auf P4 vorgekämpft. In Runde 4 war bereits der Podestplatz gesichert, und kurz nach einer Safety-Car-Phase eroberte er auch P2. Der Audi von Denis Babuin schien schon über alle Berge, doch dann wurde er mit technischen Problemen langsamer und Langeveld kam doch noch zu seinem erhofften Mugello-Sieg. Tavano fuhr auf P4 und behielt damit seine deutliche Tabellenführung. Bei noch zwei zu fahrenden Events liegt er mit 270 Punkten an der Spitze. Erster Verfolger bleibt Langeveld, der bisher 224 Zähler einfuhr. ■

NACHRICHTEN

NASCAR XFINITY: DRITTER SIEG FÜR ALLGAIER

Justin Allgaier (Chevrolet/JR Motorsports) holte sich in einem actionreichen Rennen den Loudon-Sieg. Nachdem er selbst früh in einen der zahlreichen Kontakte verwickelt war, musste er dafür aber erst eine Aufholjagd hinlegen.

TCR UK: NEUER LEADER

Justin Ley (Hyundai) und Jamie Tonks (Cupra) holten sich die Siege in Oulton Park. Neuer Tabellenführer ist nach zweimal Platz 3 Isaac Smith (VW).

JUNIOR CUP: HAHNE VERTEIDIGT FÜHRUNG

Mit einem dritten und einem zweiten Platz verteidigte Linus Hahne (H&R Juniorteam) am Lausitzring die Tabellenführung im Tourenwagen Junior Cup. Elias Olsen (Konrad Motorsport) und Leon Arndt (Dörr Motorsport) holten die Siege beim zweiten Saisonevent.

NASCAR

Hummer für Christopher Bell

Die Toyota-Fahrer dominierten auf der Magic Mile von Loudon. Am Ende holte Christopher Bell seinen ersten Saisonsieg.

Von: **Michael Bräutigam**

Bell ist auf dem 1,058-Meilen-Oval in New Hampshire ein echter Spezialist. 2017 gewann er dort bereits auf dem Weg zum Truck-Titel, danach dreimal hintereinander (!) das Xfinity-Rennen. Letztes Jahr musste er sich im Cup mit P2 noch knapp geschlagen geben. Doch auch in der ersten Liga ist Bell nun zu den Loudon-Siegern aufgestiegen – es war der zweite Cup-Sieg überhaupt (nach dem Daytona-Roadcourse 2021) und der erste Saisonsieg. Damit löst er das Ticket für die Playoffs. Zwar hätte er auch über die Punkte gute Chancen gehabt, bei nur 16 Playoff-Plätzen und jetzt 14 verschiedenen Siegern wäre es aber knapp geworden.

Das 301-Runden-Rennen war eine Machtdemonstration von Toyota. Vor allem Martin Truex Jr. sah lange unschlagbar aus: Pole-Position, zwei Stage-Siege und bis zum Ende des zweiten Segments 160 der 185 Runden angeführt. Doch nach einem Zwei-Reifen-Stopp versackte er im Verkehr und holte nur P4. „So geht es mir in Loudon schon immer. Egal wie gut wir sind, wir können nicht gewinnen", bedauerte der Ex-Champion.

Kampf um Playoff-Plätze

Im finalen Segment führte daraufhin über weite Strecken Atlanta-Sieger Chase Elliott (Chevrolet), ehe 42 Runden vor Schluss Bell vorbeizog und die Führung danach nicht mehr abgab. „Diesen Sieg haben wir gebraucht", sagte der Gibbs-Pilot, der damit die Playoff-Tabelle kräftig aufmischt: Bei noch sechs Rennen in der Regular Season sind aktuell nur noch zwei Plätze über die Punkte vakant. Gut möglich, dass es am Ende mehr Sieger als Playoff-Plätze gibt. ■



MOTORSPORT IMAGES

Loudon-Sieger Bell mit dem (echten) Hummer („Loudon") als Trophäe

NASCAR CUP SERIES

Loudon/New Hampshire (USA)
20. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Christopher Bell (USA)	Toyota
2.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
3.	Bubba Wallace (USA)	Toyota
4.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
5.	Kevin Harvick (USA)	Ford
6.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
7.	Brad Keselowski (USA)	Ford
8.	Ross Chastain (USA)	Chevrolet
9.	Daniel Suárez (MEX)	Chevrolet
10.	Kurt Busch (USA)	Toyota

Gesamtwertung
nach 20 von 36 Rennen

1.	Elliott (Chevrolet)	734 Punkte
2.	Chastain (Chevrolet)	667
3.	Blaney (Ford)	656
4.	Truex Jr. (Toyota)	619
5.	Larson (Chevrolet)	616
6.	Kyle Busch (Toyota)	594
7.	Logano (Ford)	582
8.	Bell (Toyota)	570
9.	Harvick (Ford)	551
10.	Byron (Chevrolet)	536

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell***
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

30 € TankBON-Gutschein

Bezahlen Sie einfach mit dem TankBON.
- Mit diesem Tankgutschein tanken Sie bequem und flexibel an zahlreichen Partnertankstellen in ganz Deutschland

Ohne Zuzahlung

1340

76-tlg.

BLACK&DECKER Autowerkzeug

- 76-teiliges Schraubwerkzeugset
- mit gängigen Handwerkzeugen
- Schrauber-Bit und Stecknüssen
- mit handlichem Rollpack

Zuzahlung: 1,– €*

1467

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch **0781 639 66 54**

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 135,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,70 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Verantwortlicher und Kontakt: Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstraße 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Weitere Informationen zum Datenschutz finden Sie in unserem Impressum. Sollten wir Ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff DSGVO geschützt sind. Sie haben Recht auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Berarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz *Alle Preise in Euro inklusive der gesetzlichen MwSt. und Versand.





Gutes Wetter, toller Sport, volles Haus: Der Truck-GP als EM-Saisonhighlight

ETRC

Wieder daheim

Die Truck-Europameisterschaft musste zwei Saisons lang auf ihren Highlight-Event verzichten. Nach Corona- und Flutpause versammelte man sich nun wieder in der Eifel. Der amtierende Champion Norbert Kiss (MAN) führt nach der ersten Saisonhälfte die Tabelle an.

Von: **Michael Bräutigam**

Müsste man den Truck-Grand-Prix am Nürburgring mit einem Wort beschreiben, wäre es wohl „anders". Und zwar anders im positivsten Sinne. Kein Schickimicki-Marketing-Gedöns wie im Fahrerlager gewisser anderer Serien. Keine verschlossenen Türen. Keine – naja, kaum – Politik. Stattdessen absolute Offenheit, volle Unterstützung durch die Industrie, Rennsport zum Anfassen und allgemein ganz viel Bodenständigkeit. Dazu ein latenter, allgegenwärtiger Bratwurstgeruch, und der Durchschnitts-BMI sowohl bei Aktiven als auch Fans ist wohl ebenfalls ein bis zwei Punkte höher anzusetzen als sonstwo im Rennsport.

All das macht die Truck-EM und insbesondere den „TGP" sympathisch. Neben Truck-Korsos, Tom Astor und tollem Wetter bot die 35. Ausgabe des erstmals 1986 ausgetragenen Events aber auch richtig guten Sport für die zahlreichen Fans vor Ort oder im Livestream. Schließlich beendete die Truck-EM am Nürburgring ihre erste Saisonhälfte.

Kiss bislang souverän

Der bisherige Dominator der Saison hieß Norbert Kiss. Sieben Siege in zwölf Rennen, sechs von sechs möglichen Pole-Positions. Der amtierende Europameister ließ in den ersten drei Saisonevents keine Zweifel aufkommen, dass der Titel auch 2022 nur über ihn gehen wird. Dass er trotzdem „nur" 32 Punkte Vorsprung mitbrachte, lag vor allem an einem Ausfall ausgerechnet beim Heimspiel am Hungaroring. Da gab es in Lauf zwei eine Massenkarambolage und Kiss war mittendrin.

> „Bisher bin ich sehr glücklich. Unsere Performance ist sogar etwas besser als erwartet. Wir haben im Winter aber auch viel am Truck entwickelt."
>
> EM-Leader Norbert Kiss

„Bisher bin ich sehr glücklich", fasste Kiss zusammen. „Unsere Performance ist sogar etwas besser als erwartet, wir haben im Winter aber auch viel am Truck entwickelt." Tatsächlich hat das erst 2020 gegründete Révész-Team viel Arbeit ins Renngerät gesteckt. Das einst vom Lenz-Team aufgebaute Auto hat eine Generalüberholung bekommen: Fahrwerk, Verkleidung, Motor – abgesehen vom Chassis ist vom ursprünglichen Renn-Truck praktisch nichts mehr übrig.

Dahinter lieferten sich der amtierende Vizemeister Sascha Lenz (MAN) und der sechsfache Champion Jochen Hahn (IVECO) einen Schlagabtausch um den Platz des ersten Verfolgers. Bisher hatte Lenz die Oberhand, und so reiste der Mann aus Weißenthurm entsprechend als Tabellenzweiter zum Nürburgring. „Wir sind alle froh, dass wir wieder hier fahren können. Ich bin auch schon durch die Müllenbachschleife gelaufen und über die Campingplätze, weil man ja doch den einen oder anderen kennt", so Lenz, der zwar von zu Hause nur rund 40 Minuten Anreise zum Ring hatte, aber trotzdem wie üblich beim Team im Fahrerlager übernachtete.

Sieg für Hahn junior

Der Samstag brachte dann auch ein gewohntes Bild hervor. Mit fast einer Sekunde Vorsprung sicherte sich Kiss die Pole-Position und behielt damit im Qualifying seine weiße Weste. Im Rennen fuhr er früh ein Polster heraus, weil dahinter in einer munteren Vierergruppe um P2 gekämpft wurde. Mittendrin war auch Lenz, der schon beim Start mit Adam Lacko (Freightliner) kolli-

dierte und später noch von Jochen Hahn bei einem Zweikampf touchiert wurde. In der vorletzten Runde brach dann eine Feder, und der Lokalmatador ging im ersten Lauf leer aus.

Des einen Leid war des anderen Freud': Lukas Hahn (IVECO), der bis dahin auf P9 lag, rückte auf P8 vor und stand damit auf der Reversed-Pole für den zweiten Lauf. Bei seinem ersten Renneinsatz der Saison blieb der 24-jährige Sohn von Jochen Hahn cool, führte das 19-köpfige ETRC-Feld über die gesamte Distanz an und konnte sich anschließend über seinen ersten Sieg in der Truck-EM freuen. Sichtlich stolz waren auch Mama Diana sowie der sonst wenig emotionale Papa Jochen, der jedoch ein Interview nach wenigen Worten abbrechen musste und seinen Freudentränen danach freien Lauf ließ.

Sonntag: Jochen legt nach

Nachdem der Junior am Samstag vorgelegt hatte, zog der Papa am Sonntag direkt nach. Im Qualifying war zunächst wieder Kiss der Schnellste, bekam jedoch alle Zeiten der Superpole aberkannt, weil schwarzer Rauch aus dem Auspuff kam. Somit blieb nur Startplatz 10. Was einst wie selbstverständlich zum Truckracing zählte, ist seit einigen Jahren verboten. Mittlerweile achten auch die Trucks auf einen sauberen Auftritt (siehe Kasten).

So ging also die Pole an Jochen Hahn, die er in einen letztlich souveränen Laufsieg ummünzen konnte. „Gestern Lukas, heute ich. Mir fehlen die Worte. Schaut euch an, wie viele Leute da sind und mitfeiern", so Hahn an einem bewegenden Wochenende. Es war schließlich auch der erste Truck-GP am Nürburgring ohne seinen Vater, den im Oktober 2019 verstorbenen Conni Hahn.

Der vierte und letzte Lauf bot noch mal viel Action, sah aber an der Spitze einen ähnlichen Verlauf wie am Samstag. Jamie Anderson in einem weiteren Lenz-Truck holte sich mit P8 die Reversed-Pole und gewann anschließend das zweite Rennen des Tages. So freute sich Lenz zumindest in dieser Hinsicht noch über einen „Heimsieg".

Jochen Hahn ist nach dem starken Sonntag derweil zum ersten Kiss-Verfolger aufgestiegen. Den Ungarn noch einzuholen, wird in der zweiten Saisonhälfte jedoch mehr als schwierig. ■



ETRC

Rennen 2: Sieger Lukas Hahn (l.) mit dem überwältigten Papa Jochen



ETRC

Bisher alles im Griff: Norbert Kiss liegt auf Kurs zur Titelverteidigung

NACHRICHTEN

IN ZUKUNFT NACHHALTIGER

Auch und gerade die Racetrucks müssen und sollen zukünftig nachhaltiger werden. Bereits seit 2021 fährt die Truck-EM mit sogenanntem HVO-Kraftstoff, einem synthetischen Diesel auf Basis von pflanzlichen und tierischen Fetten. Damit war man unter den FIA-Rennserien weltweiter Vorreiter. Der Pace-Truck wird mit Bio-LNG betrieben. Und ab 2023 sind dann auch Hybrid- sowie vollelektrische Racetrucks zugelassen. Alle Neuerungen sollen dabei der Serienentwicklung zugutekommen. Der große Plan ist, dass die Truck-EM spätestens 2038 CO_2-neutral ist.

LKW AUF LANGSTRECKE?

Seit jeher wird Truck-Rennsport mit Sprintrennen in Verbindung gebracht. Jetzt wird auch die Möglichkeit von Langstrecken-Events geprüft. Größter Knackpunkt dürften dabei die Reifenwechsel werden. Um die beiden Vorderräder zu tauschen, die im Rennbetrieb nach rund 30 Minuten verschlissen sind, braucht man etwa zehn Minuten. Die Zwillingsreifen auf der Hinterachse halten dagegen problemlos auch mehrere Stunden durch. Beim Service müssten neben den Treibstoff- auch die Wassertanks (für die Bremsenkühlung) aufgefüllt werden.

1. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rdn./Rückstand
1.	Kiss/MAN	12 Runden
2.	Lacko/Freightliner	+ 3,398 s
3.	J. Hahn/IVECO	+ 4,360 s
4.	Albacete/MAN	+ 5,034 s
5.	Calvet/Freightliner	+ 15,767 s
6.	Halm/IVECO	+ 17,973 s
7.	Kursim/IVECO	+ 18,690 s
8.	L. Hahn/IVECO	+ 19,341 s
9.	Rodrigues/MAN	+ 20,171 s
10.	Brereton/MAN	+ 20,364 s

2. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rdn./Rückstand
1.	L. Hahn/IVECO	12 Runden
2.	Albacete/MAN	+ 0,815 s
3.	Halm/IVECO	+ 2,275 s
4.	Kiss/MAN	+ 2,597 s
5.	J. Hahn/IVECO	+ 3,091 s
6.	Lacko/Freightliner	+ 3,431 s
7.	Calvet/Freightliner	+ 4,939 s
8.	Lenz/MAN	+ 5,778 s
9.	Rodrigues/MAN	+ 9,714 s
10.	Kursim/IVECO	+ 12,424 s

3. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rdn./Rückstand
1.	J. Hahn/IVECO	12 Runden
2.	Lenz/MAN	+ 2,567 s
3.	Albacete/MAN	+ 3,510 s
4.	Kiss/MAN	+ 9,017 s
5.	Lacko/Freightliner	+ 16,092 s
6.	Halm/IVECO	+ 17,602s
7.	Calvet/Freightliner	+ 21,303 s
8.	Anderson/MAN	+ 21,804 s
9.	Kursim/IVECO	+ 28,277 s
10.	Faas/Scania	+ 31,080 s

4. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rdn./Rückstand
1.	Anderson/MAN	12 Runden
2.	Kiss/MAN	+ 2,218 s
3.	Halm/IVECO	+ 7,982 s
4.	Lacko/Freightliner	+ 8,149 s
5.	Lenz/MAN	+ 10,399 s
6.	J. Hahn/IVECO	+ 11,090 s
7.	Calvet/Freightliner	+ 13,757 s
8.	Kursim/IVECO	+ 21,728 s
9.	L. Hahn/IVECO	+ 23,777 s
10.	Rodrigues/MAN	+ 25,587 s

STAND TRUCK-EUROPAMEISTERSCHAFT

Nach 16 von 32 Rennen

	Fahrer	Team	Marke	Punkte
1.	Norbert Kiss (H)	Révész Racing	MAN	206
2.	Jochen Hahn (D)	Team Hahn Racing	IVECO	158
3.	Sascha Lenz (D)	SL Trucksport 30	MAN	152
4.	Adam Lacko (CZ)	Buggyra ZM Racing	Freightliner	122
5.	Antonio Albacete (E)	T Sport Bernau	MAN	98
6.	Stefanie Halm (D)	Team Schwabentruck	IVECO	90
7.	André Kursim (D)	Don't touch Racing	IVECO	59
8.	Jamie Anderson (GB)	Anderson Racing	MAN	57
9.	Téo Calvet (F)	Buggyra ZM Racing	Freightliner	40
10.	Shane Brereton (GB)	Tor Truck Racing	MAN	23
11.	Lukas Hahn (D)	Team Hahn Racing	IVECO	15
12.	Steffen Faas (D)	tankpool24-Racing	Scania	15
13.	José Rodrigues (P)	Reboconort Racing	MAN	14
14.	Anthony Janiec (F)	Lion Truck Racing	MAN	13
15.	René Reinert (D)	Reinert Racing	IVECO	11

DUCATI

Ducati-Werkspilot Francesco Bagnaia war als WM-Favorit in die Saison gestartet, aber mehrmals gestürzt. Im MSa-Interview erklärt der 25-jährige Italiener, wie er in der zweiten Saisonhälfte wieder ganz nach vorn kommen will.

Von: **Imre Paulovits**

Wie war es, in Assen das letzte Rennen vor der Sommerpause zu gewinnen?
Es war ein sehr langes Rennen. Als ich zuerst auf die Boxentafel geschaut habe, wie viele Runden noch zu fahren sind, stand da 24 drauf, und ich musste feststellen, dass ich erst zwei Runden gefahren war. Als ich dann aber als Sieger abgewunken wurde, war ich überglücklich. Ich hatte zuvor zwei Rennen, bei denen wir das ganze Wochenende konkurrenzfähig waren, aber trotzdem keine Ergebnisse erzielen konnten. Wir waren es auch in Assen, aber dann fing es an zu regnen, und das war schon beängstigend.

Sie haben dann aber doch überlegen gewonnen.
Es war aber kein leichter Sieg. Die Bedingungen waren äußerst schwierig und ich hatte Angst, wieder zu stürzen. Deshalb habe ich versucht, so intelligent wie möglich zu fahren und nur nicht über das Limit zu pushen. Ich habe in Le Mans und auf dem Sachsenring zwei Nuller durch Stürze gehabt, das durfte mir auf keinen Fall wieder passieren, und ich musste unbedingt wieder ins Ziel kommen. Das hat sich ausgezahlt, und ich konnte schließlich wieder ein großartiges Rennen abliefern. Ich habe zu Beginn gepusht, damit ich von Aleix Espargaró und Fabio Quartararo wegkomme, aber als sie dann zusammengestoßen sind, bin ich gleich ruhiger gefahren. Ich musste dann aber immer wieder doch härter fahren, weil Marco Bezzecchi hinter mir sehr stark war. Wir hatten das ganze Wochenende sehr gut gearbeitet, deshalb waren wir für dieses Rennen sehr gut vorbereitet. Womit wir aber nicht gerechnet hatten, war der einsetzende Regen. Der hat mir dann einige Schreckensmomente eingejagt. Ich habe versucht, die Situation so gut wie möglich zu managen, aber großartig langsamer machen konnte



DUCATI

Francesco Bagnaia in Assen: Klarer Sieg für den Ducati-Werksfahrer vor vollen Tribünen

„Mit perfektem Tag in die Sommerpause gegangen“

ich nicht, denn Marco Bezzecchi machte von hinten mächtig Druck und holte zwei, drei Zehntel pro Runde auf. Es war nicht einfach, da gegenzuhalten. Der Regen war nicht stark, aber eben stark genug, dass das Wasser auf dem Asphalt nicht gleich wieder verdampfte. Deswegen hatte ich eigentlich erwartet, dass es etwas rutschiger sein würde. Es ist bei einsetzendem Regen auch problematisch, dass Wassertropfen zwischen die Abreißfolie und das Visier geraten, und man beginnt, verzerrt zu sehen. Deshalb habe ich das Abreißvisier runtergerissen. In dieser Phase habe ich etwas Zeit verloren. Weil Bezzecchi hinter mir schneller fahren konnte, habe ich gemerkt, dass mehr geht, und versucht, eben auch etwas schneller zu fahren. Das war die richtige Entscheidung, denn schließlich habe ich so alles zusammengebracht und war nach meinem dummen Sturz auf dem Sachsenring wieder stark. So bin ich mit einem perfekten Tag in die Sommerferien gegangen.

Sie hatten dann in den Ferien noch weitergefeiert.
Ja, ich war auf Ibiza mit Freunden in der Disco. Leider bin ich auf der Heimfahrt kontrolliert worden und ich hatte mehr Alkohol, als was erlaubt war. Normalerweise trinke ich gar nicht, und nun ist ganz sicher, dass ich in Zukunft so etwas nicht wieder machen werde.

Hätten Sie noch Reserven gehabt, wenn Aleix Espargaró bei Fabio Quartararos Sturz nicht so viel Zeit verloren und Sie bedrängt hätte?
Ich weiß es nicht. Zu Beginn hatte ich die beiden etwas abhängen können. Aleix hat bei seiner Aufholjagd wirklich eine beeindruckende Pace vorgelegt, aber er musste ja auch aufholen. Ich hatte ein ganz anderes Rennen, und ich musste meinen Vorsprung verwalten. Ich musste nicht ständig so am Limit fahren wie Aleix Espargaró. Ich habe mittlerweile gelernt, in solchen Situationen ruhiger zu sein, und das war es, was ich in diesem Rennen durchziehen musste. Wir hätten mit Aleix sicher einen tollen Kampf gehabt, aber wie es dann ausgegangen wäre, werden wir nie erfahren. Ich habe gewonnen, er wurde Vierter. In Italien sagen wir, man sollte nicht zu viel über das Wenn und Aber nachdenken.

Hat Sie die Form Ihres Freundes und VR46-Academy-Kollegen Marco Bezzecchi überrascht?
Man kann von einem MotoGP-Piloten erwarten, dass er Druck macht, wenn er die Chance auf einen Sieg sieht. Ich war auch froh, dass ich mich vor ihm halten konnte und er meinen Vorsprung nicht wettmachen konnte. Ich habe mich aber auch sehr für ihn und das VR46-Team gefreut.

> „Fabio Quartararo in der WM einzuholen, wird nicht leicht. Er ist nicht umsonst Weltmeister, er fährt derzeit so gut wie die Allergrößten.“
>
> Francesco Bagnaia

Bezzecchi fährt Ihr letztjähriges Motorrad …
Ich hatte Ducati gebeten, Marco Bezzecchi sollte das Motorrad bekommen, das ich letztes Jahr gefahren bin. Aber schaut man auf die Resultate der Fahrer mit den Ducati GP21 und besonders der Rookies, scheint dies das richtige Motorrad zu sein, mit dem man seine MotoGP-Karriere beginnen sollte. Das Motorrad war bereits letztes Jahr sehr konkurrenzfähig. Als ich mein erstes Jahr in der MotoGP fuhr, war das damalige Motorrad von Ducati noch lange nicht so konkurrenzfähig. Damals hatten mir die Techniker auch gesagt, dass mein Motorrad einige Zehntel langsamer sei als die Werksmaschinen. Als ich Enea Bastianini, Marco Bezzecchi und Fabio Di Giannantonio das erste Mal mit der GP21 fahren sah, hatte ich mir schon gedacht, dass sie konkurrenzfähig sein würden. Sie haben auch ein richtig gutes Motorrad, das sehr nah an dem ist, was ich selber fahre, das beste Bike der letztjährigen Saison. Sicher mussten sie erst ihr Limit finden und einige Probleme überwinden, aber sie haben alle einen guten Job gemacht.

Würden Sie Bezzecchi gern als Ihren nächstjährigen Teamkollegen sehen?
Es wäre großartig, wenn Marco mein nächstjähriger Teamkollege wäre. Aber ich möchte mich nicht in die Diskussion um den zweiten Ducati-Werkspiloten einbringen. Wer es auch sein wird, er wird mir recht sein. Er soll nur seine Arbeit verstehen und ein Teil des Teams sein.

Sie erwähnten, dass Ihr Motorrad mittlerweile perfekt für Sie ist. Wie verstehen Sie das?
Wir hatten auf dem Sachsenring und in Assen nur feine Nuancen geändert, das Motorrad sonst so gelassen, wie es die Rennen zuvor war. Das Bike ist jetzt wirklich perfekt für mich. Ich kann hart bremsen, mein Kurvenspeed ist sehr hoch, ich kann sehr gut beschleunigen. Aber auch Fabio Quartararo und Aleix Espargaró scheinen jetzt Motorräder zu haben, mit denen sie überall schnell sind. Auch sie verändern wenig, sie scheinen auch eine fast perfekte Kombination gefunden zu haben. Sie sind immer stark in der Quali, sie haben eine gute Pace und sind im Rennen stark und machen selten Fehler.

Haben Sie mittlerweile eine Erklärung für Ihren Sturz auf dem Sachsenring?
Nein. Ich habe sicherlich einen Fehler gemacht, wir haben aber nicht gefunden was. Aus den Daten war es unmöglich, es zu verstehen. Ich bin normalerweise sehr kritisch mit mir selbst. Wenn ich stürze und ich weiß warum, dann setze ich alles daran, dass es nicht wieder passiert. Aber den Sturz in Turn 1 auf dem Sachsenring kann ich mir nicht erklären, und auch meine Techniker können es nicht, und da ist es sehr schwer, etwas zu verbessern. Meine Schräglage war die gleiche wie in den Runden zuvor, der Kurvenspeed war der gleiche, und ich hatte das Motorrad für den Kurvenausgang bereits aufgerichtet. Aber wir fahren am Limit, und der wird in der MotoGP immer schmaler, auch weil die Fahrer sich leistungsmäßig immer näher kommen.

Was versprechen Sie sich von der zweiten Saisonhälfte?
Ich will auf alle Fälle gestärkt aus der Sommerpause zurückkommen. Wir haben auch letztes Jahr eine starke zweite Saisonhälfte gehabt. Wir müssen Rennen für Rennen fokussiert arbeiten. Unser Rückstand ist zwar sehr groß, aber wir sind konkurrenzfähig, und wir müssen unsere Stärken nutzen. Aber Fabio Quartararo einzuholen, wird nicht leicht. Er ist nicht umsonst Weltmeister, er fährt derzeit so gut wie nur die Allergrößten. Er wird auch versuchen, so viele Rennen wie möglich zu gewinnen, wie vor ihm Marc Márquez, Valentino Rossi, Jorge Lorenzo oder Casey Stoner. ■



Francesco Bagnaia

Geburtstag: 14. Januar 1997
Geburtsort: Turin (I)
Herkunftsland: Italien

WM-KARRIERE
2013: Moto3, FTR-Honda (-)
2014: Moto3, KTM (16.)
2015: Moto3, Mahindra (14.)
2016: Moto3, Mahindra (4.)
2017: Moto2, Kalex (5.)
2018: Moto2, Kalex (1.)
2019: MotoGP, Ducati (15.)
2020: MotoGP, Ducati (16.)
2021: MotoGP, Ducati (2.)
2022: MotoGP, Ducati (zurzeit 4.)

Suzuki MotoGP: Der Rückzug hat Weltmeister Joan Mir und seine Truppe hart getroffen

SUZUKI

Suzuki: Rückzug total

Nun ist es offiziell: Suzuki hat sich mit der Dorna über die Modalitäten des MotoGP-Rückzugs zum Ende dieser Saison geeinigt. Doch der japanische Hersteller stellt seine werksseitigen Aktivitäten ganz ein.

Von: **Imre Paulovits**

Die Pressemitteilung letzten Mittwoch war nüchtern und knapp: „Die Suzuki Motor Corporation und die Dorna haben eine gemeinsame Einigung über das Beenden von Suzukis Teilnahme an der MotoGP mit Ende der Saison 2022 gefunden. Suzuki wird mit Ende der Saison 2022 auch die werksseitige Teilnahme an der Endurance-Weltmeisterschaft beenden. Wir werden bis Ende 2022 weiter an den Rennen der MotoGP und der EWC teilnehmen und mit vollem Einsatz versuchen, die verbleibenden Rennen zu gewinnen. Wir werden die Rennaktivitäten unserer Kunden durch unser weltweites Netzwerk weiter unterstützen.“

Es ist fatal: Suzuki hatte 2020 mit Joan Mir die MotoGP-Weltmeisterschaft gewonnen, der Rückzug wurde beschlossen, als das Suzuki-MotoGP-Team dank Mir und Álex Rins die Team-Weltmeisterschaft anführte. Seither geht bei der MotoGP-Truppe nichts mehr, Ausfälle und Stürze häufen sich, jeder versucht sich irgendwie zu motivieren. In der Endurance-WM ist es noch eklatanter: Das SERT-Yoshimura-Team führt die Weltmeisterschaft als Titelverteidiger an. Ob die Endurance-WM-Truppe stärkere Nerven hat, muss sich zeigen.

Rennsport-Experten

Suzuki hat sich seit ihrem Einstieg in die Weltmeisterschaft vor 62 Jahren sehr viel Know-how über und im Motorsport aufgebaut. Auch nach ihrem Rückzug Ende 1967 konnten sie sieben Jahre später bei ihrem Einstieg in die 500er-WM praktisch nahtlos anknüpfen und zwei Jahre später mit Barry Sheene die Weltmeisterschaft gewinnen, weil ihre Ingenieure über die nötige Erfahrung und das Fachwissen verfügten. Dies hat sich in den kommenden Jahrzehnten trotz gelegentlicher Streichungen und Rückzüge immer weiter fortgesetzt. Die aktuelle Rennabteilung hat mit dem Bruchteil des Budgets der anderen ein Motorrad verwirklicht, das zum Allerfeinsten der MotoGP gehört. Was Shinichi Sahara mit seiner Truppe erfahren hat, hätte Suzukis Serienmotorräder in eine neue Dimension heben können.



SUZUKI

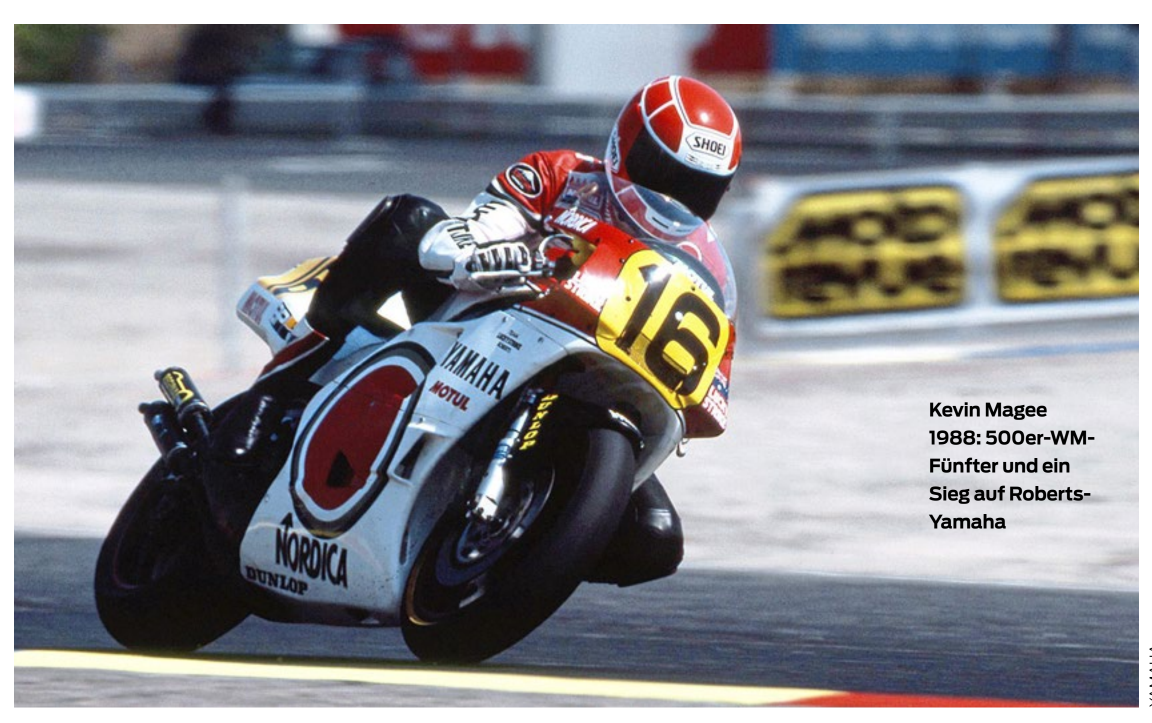
SERT-Yoshimura: Bald wird auch bei den Endurance-Weltmeistern das Licht ausgehen

Bei der Vereinigung von SERT und Yoshimura in der Endurance-WM vor anderthalb Jahren haben sich zwei Giganten zusammengetan, und sie fuhren Traum-Ergebnisse ein. Suzuki hat seit 1983 21 Endurance-WM-Titel eingefahren, SERT seit 2005 deren zwölf. Kein anderer Hersteller und Team waren in der Langstrecke so erfolgreich wie die von Dominique Meliand aufgebaute Equipe. Yoshimura hat in Japan und den USA über 100 Meistertitel eingeheimst. Dass ihre Spezialisten unterkommen werden, ist gewiss, ihre Expertise ist unbezahlbar. Nur nicht mehr für Suzuki.

Osamu Suzuki hat seine Firma bis letzten Juni geleitet, da war er 91 Jahre alt. Seine Traditionsmarke, die einst Marktführer in Deutschland, den USA und Großbritannien war, hatte seit 2008 immer mehr Marktanteile verloren. Aber vor allem im Autobereich gilt es für sie, die Weichen für die Zukunft zu stellen. Und dafür benötigt man viel Geld und Manpower, die man hofft, durch den Motorsport-Ausstieg für die Zukunftsentwicklung zu haben. „Wir bauen unser Motorrad-Geschäft neu auf und leiten unsere technischen Möglichkeiten und humanen Ressourcen, die wir im Motorrad-Rennsport aufgebaut haben, um andere Wege der nachhaltigen Gesellschaft zu erkunden“, sagt Suzuki-Präsident Toshihiro Suzuki. Man kann ihm nur viel Erfolg wünschen. ■

Motorrad-WM

Magee wurde 60



Kevin Magee 1988: 500er-WM-Fünfter und ein Sieg auf Roberts-Yamaha

YAMAHA

Die WM-Karriere von Kevin Magee war zwar kurz, dafür umso spektakulärer. Der „Horsham Hurricane" blieb dem Motorsport bis heute treu und zeigt ein großes Herz. Letzten Samstag wurde er 60 Jahre alt.

Von: **Imre Paulovits**

Kevin „Magoo" Magee war einer der ganz wilden Hunde in der Zeit, als Talente in Australien breit gesät waren. Er begann in den frühen 1980er-Jahren mit Superbike-Rennen, bald kam er in das von Warren Willing gemanagte Yamaha-Team. Gemeinsam mit Mike Dawson wurde er 1986 mit dem Superbike Zweiter bei den 8 Stunden von Suzuka gegen all die Werks-TT-F1-Renner. Willing pflegte beste Beziehungen zu Kenny Roberts und dieser ließ Magee 1987 in Suzuka, Assen und Jarama drei Wildcard-Einsätze in der 500er-WM bestreiten. Beim letzten stand er als Dritter hinter Eddie Lawson und Randy Mamola und noch vor seinem Landsmann und Weltmeister Wayne Gardner auf dem Podest! Daraufhin verpflichtete ihn Roberts für 1988. Wieder in Jarama holte er bereits bei der dritten WM-Runde seinen ersten Sieg, stand eine Woche später in Jerez wieder auf dem Podest und beendete die WM als Fünfter. 1989 wollte er noch höher hinaus, doch beim US-GP in Laguna Seca machte er nach dem Rennen an einer unübersichtlichen Stelle ein Burnout, Bubba Shobert knallte in ihn hinein und musste nach schweren Kopfverletzungen seine Karriere beenden. Roberts zeigte dem Australier hiernach die kalte Schulter. Für 1990 kam er bei Suzuki unter, doch bei einem Sturz in Laguna Seca erlitt er Kopfverletzungen und fiel für den Rest der Saison aus. Roberts ließ ihn 1991 wieder fahren, doch schon nach zwei Rennen war wieder Schluss. Bei der australischen Superbike-WM-Runde 1991 und '92 konnte er noch einmal seine Klasse zeigen und gewinnen, bevor er 1993 noch einmal mit einer Wildcard beim Japan-GP startete und dort Neunter wurde.

An allen Fronten

Danach nahm Kevin Magee einen Kommentator-Job bei Foxsport an und erlebte die dunkle Seite seines Sports, als 2002 sein 19-jähriger Neffe Liam in der heimischen Superbike-Meisterschaft ums Leben kam. Wie ihn sein Herz trotzdem mit dem Motorrad verbindet, zeigte er 2019, als er dem erblindeten Ben Felten auf dem Lake Gairdner Salzsee als Navigator hinterherfuhr und so mit 266 km/h zum Weltrekord für blinde Motorradfahrer verhalf. Alles Gute fürs nächste Lebensjahrzehnt, Magoo! ■



FOXSPORT

Kevin Magee: Auch heute beschäftigt

Kevin Magee

Geburtstag: 16. Juli 1962
Geburtsort: Horsham (AUS)
Herkunftsland: Australien

WM-KARRIERE
1987: 500 ccm, Yamaha (15.)
1988: 500 ccm, Yamaha (5.)
1989: 500 ccm, Yamaha (5.)
1990: 500 ccm, Suzuki (21.)
1991: 500 ccm, Yamaha (19.)
1993: 500 ccm, Yamaha (25.)

NACHRICHTEN

MOTOGP
Marc Márquez ist auf dem Weg der Besserung. Bei der medizinischen Untersuchung im Ruber International Hospital in Madrid sechs Wochen nach der OP an seinem rechten Oberarm, bei dem in der Mayo Clinic in den USA der Oberarmknochen durchtrennt und neu ausgerichtet wurde, hat sich ein positiver Befund gezeigt. „Die klinische und radiologische Entwicklung erlaubt nun, das Rehabilitationsprogramm zur Stärkung und Mobilisierung des rechten Oberarms zu beginnen", sagte Dr. Sanchez Sotelo von der Mayo Clinic. So hat er gemeinsam mit Márquez' Madrider Medizin-Team grünes Licht für die Physio-Therapie des betroffenen Arms freigegeben, und Márquez kann auch das Cardio-Training seines restlichen Körpers fortsetzen. „Das ist ein wichtiger Schritt im Heilungsprozess", freut sich Márquez. „In diesem zweiten Check-up haben die Ärzte festgestellt, dass der Knochen richtig verheilt, so können wir mit der Physiotherapie beginnen. Ich bin sehr gespannt, wie die Beweglichkeit meines Arms wiederkehren wird und wie sich weitere Fortschritte einstellen. Ich muss meinem ganzen medizinischen Team für seine Arbeit danken."

MOTOGP
Ganz Frankreich ist im Quartararo-Fieber. Der amtierende MotoGP-Weltmeister und aktuelle Tabellenführer bekam am 14. Juli den Orden „Ordre national de la Légion d'honneur" verliehen, was der höchste Verdienst-Orden in Frankreich ist, und was übersetzt so viel bedeutet, wie in die Ehrenlegion aufgenommen zu werden. Der 23-Jährige ist der erste Motorradrennfahrer der Grand Nation, dem diese Ehre zuteil wird. Sébastien Poirier, Präsident des französischen Motorradverbandes, sprach von einem Tag, der in die Geschichte eingehen und noch über Jahrzehnte widerhallen wird.

Überflieger: Toprak Razgatlioglu war in Donington eine Klasse für sich

YAMAHA

Toprak total

Drei Siege an einem Wochenende: Weltmeister Toprak Razgatlioglu kam in Donington richtig in Fahrt. Alvaro Bautista stürzte einmal, Jonathan Rea haderte mit der Abstimmung. Dafür ist BMW im Aufwind.

Von: **Imre Paulovits**

Bislang war er fehlerfrei. Auch dass Donington Park eine schwierige Strecke für ihn sein würde, wusste Álvaro Bautista von vornherein. Doch dann fuhr der 37-Jährige wie an jedem Wochenende: Er setzte sich mit Jonathan Rea und Toprak Razgatlioglu an der Spitze ab, und wenn er die Pace des Türken auch nicht mitgehen konnte, machte er sich auf dem zweiten Platz breit. Doch in der 17. von 23 Runden rutschte ihm in Goddards, dieser nach außen hängenden Zielkurve, das Vorderrad weg. Erinnerungen an 2019, als er seinen WM-Vorsprung durch Stürze eingebüßt hatte, wurden wach. „Es war mein Fehler", gestand Bautista. „Ich habe nicht übermäßig gepusht, aber eine Bodenwelle übersehen."

Wieder alter Stil

Doch der Tag gehörte ohnehin Weltmeister Toprak Razgatlioglu. Er arbeitete das ganze Wochenende mit seinem Team an der Abstimmung, und im Rennen setzte er sich langsam, aber stetig von seinen beiden Dauer-Kontrahenten ab und fuhr einen ungefährdeten Sieg heraus. „Es ist unglaublich", freute sich der 25-jährige Türke. „Als ich vor dem Ziel sah, wie viel Vorsprung ich auf Johnny habe, habe ich das erste Mal seit Langem einen Sieger-Wheelie gemacht." Doch das war erst der Anfang. Auch im Superspole-Race und im zweiten Rennen waren Razgatlioglu und die Yamaha eine unantastbare Paarung. Wie er im zweiten Rennen den SCX-Reifen über die Distanz brachte, rang auch Jonathan Rea viel Respekt ab: „Bei seiner Pace zu Beginn habe ich mir gedacht: Entweder wird er als brillanter Sieger abgewunken oder als Volltrottel. Es wundert nicht, dass er Ersteres wurde." Der Weltmeister hatte seine Laune wieder: „Drei Siege an einem Wochenende, das war immer mein Traum. Jetzt habe ich ihn verwirklicht. Ich spüre auch mein Motorrad wieder wie letztes Jahr und kann es in demselben Stil fahren. Die Meisterschaft ist noch nicht gelaufen, wir haben noch viele Rennen vor uns, und wir werden weiterkämpfen." Der Weltmeister hat bis auf 43 Punkte auf WM-Leader Álvaro Bautista aufgeschlossen, so viel hat er auch letztes Jahr aufholen können.

Bautista ließ sich vom Sturz im ersten Rennen nicht verwirren. Im Superpole Race schnappte er sich in der letzten Runde Alex Lowes und wurde Vierter. Im zweiten Rennen machte er das Gleiche mit Jonathan Rea und hat ihn so wieder auf 17 Punkte Abstand gebracht. Wenn der Kawasaki-Pilot auch 56 Punkte aus dem Wochenende mitnahm – er ließ das Motorrad dafür einmal auf kürzere und dann wieder auf längere Schwinge umbauen. An Einsatz mangelt es den ersten drei im WM-Kampf nicht. ■



WORLDSBK

Álvaro Bautista: Auch der Sturz im ersten Rennen hielt ihn nicht davon ab …



WORLDSBK

… sich mit Jonathan Rea zu duellieren. Im zweiten Rennen mit Erfolg

Supersport-WM

Aegerter unchained

Dominique Aegerter ist nicht zu bremsen. In Donington feierte der Supersport-Weltmeister zwei weitere Siege und hat Locatellis Rekord egalisiert.

Von: **Imre Paulovits**

Er ist einfach so gut drauf wie noch nie. Zwei Top-Teams in der Supersport-WM und der MotoE haben Dominique Aegerter viel Selbstvertrauen gegeben, und auf der Welle des Erfolgs fährt der 31-jährige Schweizer in der besten Form seines Lebens. So hatte auch in Donington niemand eine wirkliche Chance gegen den Titelverteidiger.

Von der Pole-Position ging er in die Rennen, ließ sich von dem Startabbruch, weil Unai Orradre versehentlich statt des Abreißvisiers das ganze Visier abgerissen hatte, genauso wenig aus der Fassung bringen wie nach dem Abbruch durch die rote Flagge gleich in der ersten Runde nach dem Neustart, als Peter Sebestyén stürzte und Teile und Öl seiner Yamaha auf der Strecke ließ. Er setzte sich im auf zwölf Runden verkürzten Rennen zwei Runden vor Schluss an die Spitze und ließ seinem Verfolger Lorenzo Baldassarri wieder keine Chance. Im zweiten Rennen über die volle 19-Runden-Distanz machte es Aegerter genauso. Hatte er die Führung erst einmal inne, fuhr er unaufhaltsam davon. Nun hat er neun von zehn Rennen gewonnen, davon die letzten neun ohne Unterbrechung, damit hat er den Rekord von Andrea Locatelli aus 2020 egalisiert. „Es ist einfach fantastisch", freute sich der blonde Schweizer. „Ich freue mich schon auf die Fortsetzung." ■



TEN KATE RACING

Siegerfreude: Neunter Sieg in Folge für Dominique Aegerter

Superbike-WM

Traktion fürs Podest

BMW brachte eine neue Schwinge mit nach Donington und diese beflügelte vor allem Scott Redding. Der Brite prügelte sich im Superpole-Race aufs Podest.

Von: **Imre Paulovits**

Nach den ersten Rennen der Saison stellte sich heraus: Der Rahmen der M 1000 RR ist an einigen Stellen zu steif, es fehlt hinten an Traktion. Aber nach Reglement darf kein Material weggenommen werden. So ließ man bei Kalex eine neue Schwinge bauen. Diese kam gemeinsam mit einer neuen Fußrastenanlage und neuem Lenker für Scott Redding an, und der fühlte sich auf der Strecke, wo er einst zum jüngsten Grand-Prix-Sieger wurde, auf der BMW plötzlich pudelwohl. Schon im freien Training war er Sechster, in der Superpole verpasste er die erste Startreihe um ganze acht Tausendstelsekunden, und im ersten Rennen fehlten ihm nur zwei Sekunden aufs Podest. Die holte er im Superpole-Race nach, rang Alex Lowes nieder und konnte seinen ersten Pokal für BMW entgegennehmen. Im zweiten Rennen reichte es „nur" für den fünften Platz, aber Redding ist nun euphorisch: „Ich habe das erste Podium geholt und das ohne, dass jemand vor mir gestürzt ist. Ich habe jetzt Spaß, und damit sollten weitere Erfolge kommen." ■



BMW

Freude im Team: Das erste Podest des Jahres für Scott Redding

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-WM

Dieses Jahr wollte IDM-Supersport-Meister Patrick Hobelsberger den Durchbruch in der WM schaffen, und der Weg schien im Team Kallio, wo Sandro Cortese Supersport-Weltmeister wurde, geebnet. Doch dann verletzte er sich bei einem Sturz bei privaten Tests auf dem Slovakiaring an der linken Hand und dem rechten Ellenbogen. In Estoril musste er zwei Wochen später mit Schmerzen aufgeben, in Misano wurde er unter Schmerzen 22., verließ fluchtartig das Geschehen und sagte auch die Trainingswoche, die er in Italien mit Fahrerkollegen machen wollte, ab. In Donington erlebte Hobelsbergers Saison einen weiteren Rückschlag. In FP1 stürzte er erneut, schlug sich wieder den Ellenbogen an. Dazu schlug er mit dem Rücken auf, hatte starke Schmerzen und blieb regungslos liegen. Er konnte das Rennwochenende nicht fortsetzen und muss auch die privaten Tests seines Teams auslassen.

SUPERBIKE-WM

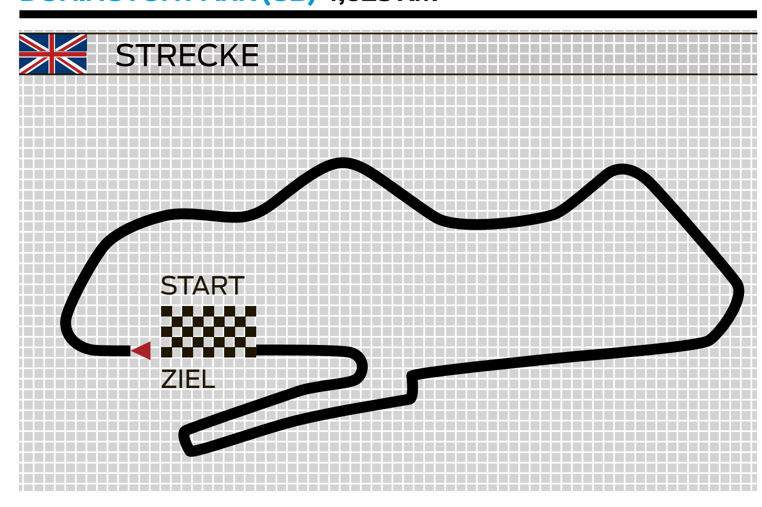
Michael van der Mark kam auf Krücken nach Donington, um bei seinem Team vorbeizusehen. Doch wann der Holländer nach seinem Oberschenkelhalsbruch wieder fahren kann, steht weiterhin noch nicht fest.

SUPERBIKE-WM

Die neue Schwinge hat nicht nur Scott Redding beflügelt. Auch Loris Baz vom deutschen Bonovo-Team fühlte sich wohler und fuhr im ersten Rennen auf P9, im Superpole-Race auf P14 und im zweiten Rennen wieder auf P9: „Wir haben definitiv einen großen Schritt in die richtige Richtung gemacht. Es ist schön, das erste Podium von Scott Redding zu sehen. Wir müssen alle in dieselbe Richtung schauen, uns gegenseitig pushen, und das funktioniert. Wir alle geben unser Bestes und arbeiten hart. Es ist gut zu sehen, dass sich das auszahlt. Nun werden wir sehen, wie es in Most sein wird."

SUPERBIKE-WM DONINGTON – RESULTATE

DONINGTON PARK (GB) 4,023 KM



SUPERPOLE

1.	Rea	1.26,080
2.	Lowes	1.26,353
3.	Razgatlioglu	1.26,506
4.	Redding	1.26,514
5.	Bautista	1.26,736
6.	Rinaldi	1.27,011
7.	Lecuona	1.27,038
8.	Gerloff	1.27,100
9.	Locatelli	1.27,191
10.	Bassani	1.27,206
11.	Öttl	1.27,336
12.	Mahias	1.27,390
13.	Mackenzie	1.27,670
14.	Baz	1.27,711
15.	Haslam	1.27,806
16.	Vierge	1.27,861
17.	Mercado	1.27,929
18.	Mykhalchyk	1.27,957
19.	Tamburini	1.28,025
20.	Laverty	1.28,048

WM-STAND FAHRER

1.	Bautista	246 Punkte
2.	Rea	229
3.	Razgatlioglu	203
4.	Locatelli	124
5.	Rinaldi	119
6.	Lecuona	116
7.	Lowes	106
8.	Bassani	88
9.	Redding	79
13.	Öttl	29

WM-STAND HERSTELLER

1.	Ducati	257 Punkte
2.	Kawasaki	242
3.	Yamaha	233
4.	Honda	122
5.	BMW	102

ERGEBNIS 1. RENNEN

Donington (GB) – 16. Juli 2022 13. WM-Lauf; 92,529 km über 23 Rdn. à 4,023 km; 26 Fahrer gestartet, 23 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 24 Grad, Asphalt: 42 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	23	33.46,954 min	1.27,285	25
2.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	23	+6,397 s	1.27,263	20
3.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	23	+9,499 s	1.27,442	16
4.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	23	+11,515 s	1.27,809	13
5.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	23	+12,820 s	1.27,961	11
6.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	23	+14,482 s	1.28,121	10
7.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	23	+17,127 s	1.28,126	9
8.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	23	+17,438 s	1.27,915	8
9.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	23	+24,903 s	1.28,385	7
10.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	23	+28,498 s	1.28,360	6
11.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	23	+31,467 s	1.28,684	5
12.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-10RR	23	+33,514 s	1.28,663	4
13.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	23	+33,647 s	1.28,607	3
14.	Tarran Mackenzie (GB)	Yamaha YZF-R1	23	+34,870 s	1.28,818	2
15.	Leon Haslam (GB)	Kawasaki ZX-10RR	23	+44,961 s	1.29,043	1

ERGEBNIS 2. RENNEN

Donington (GB) – 17. Juli 2022 15. WM-Lauf; 92,529 km über 23 Rdn. à 4,023 km; 25 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 29 Grad, Asphalt: 41 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	23	33.48,407 min	1.27,696	25
2.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	23	+1,102 s	1.27,644	20
3.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	23	+2,615 s	1.27,696	16
4.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	23	+5,067 s	1.27,826	13
5.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	23	+8,256 s	1.27,695	11
6.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	23	+10,114 s	1.27,831	10
7.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	23	+13,422 s	1.27,930	9
8.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	23	+15,514 s	1.28,081	8
9.	Loris Baz (F)	BMW S 1000 RR	23	+23,119s	1.28,506	7
10.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	23	+23,512 s	1.28,411	6
11.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	23	+23,596 s	1.28,226	5
12.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	23	+24,142 s	1.28,328	4
13.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	23	+24,896 s	1.28,653	3
14.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-10RR	23	+32,872 s	1.28,708	2
15.	Tarran Mackenzie (GB)	Yamaha YZF-R1	23	+33,356 s	1.28,869	1

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Donington (GB) – 17. Juli 2022 14. WM-Lauf; 40,230 km über 10 Rdn. à 4,023 km; 25 Fahrer gestartet, 24 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 26 Grad, Asphalt: 36 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	14.35,464 min
2.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+1,089 s
3.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	+3,889 s
4.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	+4,970 s
5.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+5,244 s
6.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	+6,282 s
7.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+8,665 s
8.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	+10,445 s
9.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	+10,802 s
10.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	+12,491 s
11.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	+12,558 s
12.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	+18,053 s
13.	Leon Haslam (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+21,933 s
14.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-10RR	+24,090 s
15.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+24,540 s

SUPERSPORT-WM 1. RENNEN

Donington (GB) – 17. Juli 2022 9. WM-Lauf; 48,276 km über 12 Rdn. à 4,023 km; 31 Fahrer gestartet, 23 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 25 Grad, Asphalt: 43 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF R6	18.18,408 min
2.	Lorenzo Baldassarri (I)	Yamaha YZF R6	+0,413 s
3.	Raffaele De Rosa (I)	Ducati Panigale V2	+6,803 s
4.	Yari Montella (I)	Kawasaki ZX-6R	+6,963 s
5.	Can Öncü (TR)	Kawasaki ZX-6R	+13,442 s
6.	Stefano Manzi (I)	Triumph Street Triple RS	+15,706 s
7.	Hannes Soomer (EST)	Triumph Street Triple RS	+16,925 s
8.	Andy Verdoia (F)	Yamaha YZF R6	+17,998 s
10.	Marcel Brenner (CH)	Yamaha YZF R6	+19,208 s
19.	Maximilian Kofler (A)	Ducati Panigale V2	+32,088 s

SUPERSPORT-WM 2. RENNEN

Donington (GB) – 17. Juli 2022 10. WM-Lauf; 76,437 km über 19 Rdn. à 4,023 km; 30 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 28 Grad, Asphalt: 38 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF R6	28.57,352 min
2.	Lorenzo Baldassarri (I)	Yamaha YZF R6	+1,063 s
3.	Nicolo Bulega (I)	Ducati Panigale V2	+3,719 s
4.	Federico Caricasulo (I)	Ducati Panigale V2	+6,100 s
5.	Stefano Manzi (I)	Triumph Street Triple RS	+8,686 s
6.	Raffaele De Rosa (I)	Ducati Panigale V2	+9,135 s
7.	Adrian Huertas (E)	Kawasaki ZX-6R	+17,527 s
8.	Can Öncü (TR)	Kawasaki ZX-6R	+17,590 s
9.	Andy Verdoia (F)	Yamaha YZF R6	+17,751 s
10.	Simon Jespersen (DK)	Ducati Panigale V2	+17,872 s

WM-STAND FAHRER

1.	Aegerter	245 Punkte
2.	Baldassarri	181
3.	Bulega	120
4.	Öncü	99
5.	Montella	75
18.	Brenner	21
19.	Hobelsberger	17

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	250 Punkte
2.	Ducati	146
3.	Kawasaki	118
4.	Triumph	86
5.	MV Agusta	67

Gespann-WM

Scharf wie Chili

Markus Schlosser und sein Beifahrer Marcel Fries wollen 2022 den WM-Titel verteidigen. Das könnte jetzt knapp werden.

Von: **Anke Wieczorek**

Und wieder ging es für WM-Spitzenreiter Todd Ellis vorwärts. Den Sieg im ersten Rennen der Sidecar-WM und den zweiten Platz im Sonntagslauf auf seiner Heimstrecke in Donington ließ er sich am Wochenende nicht nehmen. Der Brite führt mit seiner französischen Beifahrerin Emanuelle Clement die Gesamtwertung mit 255 Punkten an. Die Vizeweltmeister von 2021 gewannen im elften Rennen zum achten Mal in dieser Saison. Es war knapp. Schlosser/Fries hatten sich während der 18 Runden unter sengender Sonne im Windschatten angesaugt. Am Ende reichte das nicht für ein Überholmanöver. Nur 0,169 Sekunden trennten die Schweizer im Ziel von den Gewinnern. Der Kampf um die WM-Krone ist scharf wie eine Chili-Schote. Jedes Team auf dem Podest hätte den Sieg einsacken können. Stephen Kershaw/Ryan Charlwood (GB) wurden Dritte. Den klitzekleinen Vorsprung von Ellis gedachte Schlosser im zweiten Rennen in einen Rückstand zu verwandeln, doch ihn erwartete ein Desaster. Sein Gespann wurde immer langsamer, und er lenkte es schließlich vorzeitig an die Box. In seiner Abwesenheit gewannen Kershaw/Charlwood vor Ellis/Clement und Payne/Wilkes. Schlosser blieb auf 215 Punkten stehen. ■



WALTERS

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM/BSB

Der WM-Auftritt mit drei Siegen vor dem britischen Publikum hat für Weltmeister Toprak Razgatlioglu Folgen. Das Yamaha-Werksteam einigte sich mit dem McAMS-BSB-Team, dass sie mit Razgatlioglu und Andrea Locatelli am 29. August, dem britischen Bank Holiday, in Cadwell Park einen Gastauftritt geben werden, auch um Tarran Mackenzie und Jason O'Holleran bei ihrer Titelverteidigung zu helfen. Die berüchtigte Strecke in Lincolnshire hat eine Kuppe, die mit einem Sprung genommen wird. Ob es der Weltmeister dort den heimischen Spezialisten ohne Traction Control zeigen kann?

Superbike-WM

Philipp Öttl schlägt sich wacker

Das erste Mal in Donington Park und das gleich in der Superbike-WM war eine stramme Aufgabe für Philipp Öttl. Aber mit 14 Punkten holte er mehr als erwartet aus dem Abenteuer raus.

Von: **Imre Paulovits**

Das war hart. Philipp Öttl ist noch nie in Donington gefahren. Zu seiner Zeit im MotoGP Rookies Cup und später in der WM fuhren die Grand-Prix-Klassen bereits in Silverstone, so kam er als Rookie an die mittelenglische Strecke, die ihre Tücken hat, und auf die sich die Spezialisten in Jahren eingeschossen haben. Doch schon in den freien Trainings merkte der 25-Jährige, dass ihm die Strecke liegt, und nach den freien Trainings hatte er bereits die neuntschnellste Zeit inne. In der Superpole machte Öttl in seiner schnellsten Runde zwei kleine Fehler, trotzdem reichte es für die elftschnellste Zeit. „Meine Schulter ist wieder in Ordnung, und ich hatte auch wieder viel mehr Kraft als zuletzt in Misano", konstatierte er. „Ich habe richtig schnell den Rhythmus in Donington gefunden, es ging gut voran, wenn es auch schön gewesen wäre, noch die dritte Startreihe zu schaffen."

Im ersten Rennen fiel Öttl in der Startrunde zwar bis auf den 18. Platz zurück, er kämpfte sich bis zum Ende trotzdem wieder bis auf den 11. Platz vor und überholte dabei zahlreiche heimische Donington-Spezialisten: „Mein Ziel, auch als Neuling in die Top 10 zu kommen, das habe ich knapp verfehlt. Darum kann ich nicht ganz zufrieden sein. Aber ich hatte gute Kämpfe in der Gruppe." Auch das Superpole-Race konnte Öttl als Elfter beenden, diesmal fehlten ihm auf Razgatlioglu nur noch zwölf Sekunden. „Dass ich den Abstand zur Spitze in jedem Rennen weiter verringern konnte, das hat mich schon gefreut", gewann Öttl dem Wochenende viel Positives ab. Das zweite Rennen schien dann noch besser zu laufen. Zu Beginn fiel Öttl zwar auf den 14. Rang zurück, doch innerhalb von sieben Runden kämpfte er sich in die Top 10 vor. In dieser Gruppe ging es zwischen ihm, Loris Baz, Garrett Gerloff und den beiden Honda-Werkspiloten Iker Lecuona und Xavi Vierge richtig zur Sache, schließlich verpasste Öttl den zehnten Platz um ganze 0,6 Sekunden. „Ich habe an diesem Wochenende viel gelernt, aber es gibt noch weiter viel zu lernen. Most, wo die nächste WM-Runde stattfindet, kenne ich hingegen, da will ich versuchen, noch weiter vorn zu sein", so sein Fazit. Zum Aufwärmen fährt Öttl am nächsten Wochenende in Misano bei der World Ducati Week gegen die ganzen MotoGP- und Superbike-WM-Piloten der Bologneser. ■



GOELEVEN

In guter Gesellschaft: Öttl kämpfte mit Garrett Gerloff um einen Top-10-Platz



GOELEVEN

Ernst des Lebens: Öttl und seine Truppe hatten Donington gut im Griff



Legendenauflauf

Beim Sachsenring Classic 2022 kamen noch mehr Stars als ursprünglich angekündigt, und auch die deutschen Stars lieferten eine tolle Show. Es war aber auch der Abschied von Heinz Rosner, einer der größten Legenden des DDR-Rennsports.

Von: **Imre Paulovits**

Er hat noch immer nichts von seinem Speed eingebüßt. Kevin Schwantz scheuchte die 500er Suzuki atemberaubend schnell um den Sachsenring, doch einer ließ sich einfach nicht abschütteln: Jürgen Fuchs, der heute noch regelmäßig auf der Rennstrecke fährt, folgte dem 500er-Weltmeister von 1993 mit der gelb-rot-goldenen 250er Honda wie ein Schatten, und die Zuschauer konnten sich immer wieder an Überholmanövern der beiden früheren GP-Stars erfreuen.

Vier Jahre war es nun her, dass die Stars von früher auf dem Sachsenring ihr Stelldichein gaben. 2020 und '21 hatte es Corona verhindert, dass die Veranstaltung durchgezogen werden konnte, es war förmlich zu spüren, wie ausgehungert die Fans waren.

Längst überfällig

Und so konnten sie kaum erwarten, die auf dem Plakat angekündigten Publikumslieblinge Giacomo Agostini, Toni Mang, Freddie Spencer und Kevin Schwantz fahren zu sehen. Dass dazu noch viele Sammler ihre zwei-, drei- und vierrädrigen Schätze von der Ost- und der Westseite des einstigen Eisernen Vorhangs mitbringen würden, das war klar, doch was schließlich aufgefahren wurde, damit hatte niemand gerechnet. Der Yamaha Racing Heritage Club, die Organisation von Yamaha Motor Europe, die die Renngeschichte der Marke pflegt und enge Verbindungen nicht nur zum Yamaha-Museum hat, sondern auch zu privaten Sammlern, die historische Rennmaschinen der Marke aus Iwata besitzen, fuhr drei Trucks auf und besetzte eine eigene Box. Dort war von den beiden ältesten erhaltenen Rennmaschinen der Marke – die YA-B 125 und die YD-B 250 von 1957, deren Restaurierung letztes Jahr von Ferry Brouwer fertiggestellt wurde – bis zur MotoGP-M1 von Fabio Quartararo und der Superbike-WM-R1 von Toprak Razgatlioglu eine beeindruckende Palette ausgestellt.

> „Diese Veranstaltung ist unglaublich. Nach der langen Corona-Pause so viele Zuschauer rund um die Strecke zu sehen, versetzt mich ganz in meine GP-Zeit."
>
> Kevin Schwantz

Viele dieser Schätze waren auch fahrbereit und wurden von zahlreichen geladenen Stars gefahren. So kam auch der kürzlich zurückgetretene zweifache Weltmeister Sandro Cortese, der nun als Yamaha-Botschafter auftritt und für sie in der IDM den Nachwuchs betreut, in den Genuss, eine alte 500er zu fahren. Er hatte sich die 1977er 500er von Giacomo Agostini ausgeguckt, doch damit sollte der 15-fache Weltmeister selber fahren. Es stand aber auch die 750er von Johnny Cecotto von 1978 startbereit da, damit sollte Cortese ein mehr als adäquates Einsatzgerät haben. Dann verzichtete Ago auf eine der beiden Fahrten unter den Legenden und auch auf die der Yamaha Riders, und so kam Cortese doch in den Genuss der Ago-500er. „Sie fährt sich viel leichter als erwartet und hat richtig Spaß gemacht", freute sich Cortese hinterher. Ganz nebenbei konnte er so durch die Abwesenheit von Ago bei den Legenden von der Pole-Position aus losfahren.

Cortese war aber nicht der einzige deutsche Weltmeister der jüngeren Vergangenheit, der auf historischem Gefährt auffuhr.

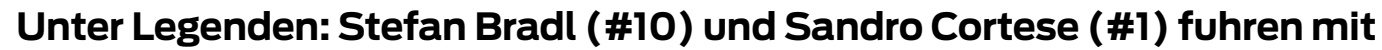


HOFMANN

Hier ging es zur Sache: Kevin Schwantz (#34) und Jürgen Fuchs duellierten sich energisch



PAULOVITS



Unter Legenden: Stefan Bradl (#10) und Sandro Cortese (#1) fuhren mit



PAULOVITS

Vereint: Schlögl, Mang und Kawasaki



PAULOVITS

Pro Superbike Revival: Jochen Schmid (#2), Edwin Weibel (#3), Marcel Kellenberger, Thomas Franz (#4)

Adi Stadler hatte mit Stefan Bradl ein Treffen bezüglich ihrer Nachwuchsförderung mit dem ADAC Sachsen. Stadler sagte Bradl, er solle seine Kombi mitbringen, dann könne er eine 250er aus der Sammlung Stadlers fahren. So brachte Bradl, der gerade von einer MotoGP-Testfahrt in Jerez kam, gleich sein Leder mit. Doch es sollte noch besser für ihn kommen, denn nachdem er in der ersten Parade am Sonntag die 250er gefahren war, wurde ihm für den Nachmittag die 500er Dreizylinder-Honda von Freddie Spencer angeboten, und so konnte der aktuelle MotoGP-Pilot das Gegenstück seiner Marke von vor 40er Jahren fahren. Als er wieder von ihr abstieg, war sein Grinsen so breit wie schon lange nicht mehr.

Doch noch mehr WM-Titel als die beiden zusammen hat ein anderer Deutscher in der anderen Ecke der Box. Toni Mang, den die Fans schon lange nicht mehr fahrend erlebt haben, brachte seine 250er von 1981 mit, und er wurde wie damals von seinem Jugendfreund Sepp Schlögl betreut. Er ließ den grünen Zweitakter nach Herzenslust heulen. Auch die Sachsenring-Legende Dieter Braun war vor Ort, und wenn er auch nicht fuhr, so schrieb er fleißig Autogramme und machte die zehn deutschen WM-Titel vor Ort voll.

Noch mehr Titel waren beim Pro Superbike Revival am Start. Franz Rau, der Promoter der einst größten nationalen Serie in Europa, hatte ein stattliches Starterfeld dieser Ära zusammengetrommelt. Christer Lindholm, der 1996 das erste Rennen auf dem Sachsenring gewonnen hatte, war genauso am Start wie der zweifache Meister Edwin Weibel. Jochen Schmid fuhr den legendären „Paul“, die Kawasaki ZXR 750, mit der er 1995 Pro Superbike-Meister und in Hockenheim beim WM-Lauf Zweiter wurde. Genau wie damals wurde er von Kurt Stückle und Eberhard Wurst betreut. Thomas Franz fuhr nicht nur seine Honda RC30 von damals, sondern auch die von Ralf Waldmann aufgebaute MZ Moto3. Und auch die MZ Moto2 war am Start, mit Martin Wimmer im Sattel.

Großer Abschied

Die MV-Agusta-Parade, an der neben Giacomo Agostini auch Gianfranco Bonera, Vizeweltmeister von 1974, teilnahm, war ein optisches und akustisches Erlebnis. Am Sonntag fuhr Ago die Dreizylinder-500er und Bonera die Sechszylinder 350er von 1969, die ihm Bernd Wagner aus seiner Kollektion zur Verfügung stellte. Das Concerto Grosso, das die beiden Italiener zusammen spielten, war der akustische Höhepunkt des Tages.

Die MZ und DKW ließen die zweitaktende Vergangenheit des Sachsenrings aber genauso lautstark wieder aufleben, von den ersten Ladepumpen-Maschinen aus den 1920er-Jahren bis zur letzten RE 250. Am Sonntagnachmittag wurde dann eine brandneu von Bernd Köhler aufgebaute 300er herausgeschoben, und die Fans konnten einen rührenden Abschied erleben. Heinz Rosner, 250er-WM-Dritter von 1968 und viermal WM-Vierter bei den 350ern, gab bekannt, dass dies seine letzte Fahrt sein würde. Bei diesen zwei Runden wurde er aber von keinem Geringeren begleitet als Giacomo Agostini, mit dem sich der Haudegen aus dem Erzgebirge einst harte Gefechte bei den 350ern lieferte. Zum Schluss gab es eine herzliche Umarmung vom Multiweltmeister und viel Applaus von den Fans. „Wir sind während meiner Karriere sehr viel zusammen gefahren, wir haben viel miteinander gekämpft“, meinte Rosner. „Uns verbindet eine lange Freundschaft. Es war trotzdem ein sehr schönes Erlebnis, mit ihm auf dem Sachsenring vor all den Fans noch einmal zwei Runden gemeinsam zu drehen.“ War das nun wirklich seine letzte Fahrt? „Ich bin 84 Jahre alt, war schon von Kopf bis Fuß verletzt, ich darf mich nicht mehr verletzen. Es ist einfach die Zeit gekommen, wo man Abschied nehmen muss. Ich werde aber auch weiter zu Veranstaltungen kommen, nur fahren werde ich nicht mehr.“ ■



Harte Bandagen: Lukas Tulovic (#3) gewann das zweite Rennen, Alex Escrig (#11) das erste

CEV

Moto3-JuniorGP/Moto2-EM/ETC

Keine Spielerei

Für Lukas Tulovic könnte es so weitergehen. Er ist dem Moto2-EM-Titel und dem WM-Aufstieg näher gerückt. Doch die Konkurrenz in der Nachwuchs-Meisterschaft ist knallhart. Und wie das erste Rennen zeigte, kann auch schnell mal etwas schiefgehen.

Von: **Anke Wieczorek**

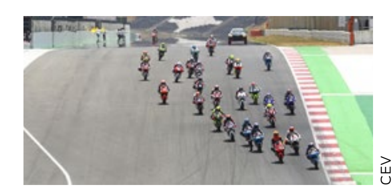
Im Autódromo Internacional do Algarve strahlte am Wochenende nicht nur die Sonne, sondern auch Lukas Tulovic. Nachdem im vergangenen Jahr bei dem 22-jährigen Deutschen so ziemlich alles in die Hose ging, hat er dieses Jahr zur alten Stärke zurückgefunden. Pole-Position, ein zweiter Platz und ein Sieg in Portugal, Führung in der Gesamtwertung ausgebaut: Läuft.

Für Tulovic ist der EM-Titel die Grundlage für den Aufstieg in die Moto2-EM. In zwei bis drei Wochen werden die ersten Gespräche geführt. Der Eberbacher, dem im letzten Jahr kein einziger Sieg gelang, sagt heute: „Ich hatte damals keine Chance gegen Fermin Aldeguer und Alonso López auf ihren Boscoscuro-Motorrädern. Die beiden hatten immer mehr Grip als ich. Dass wir jetzt mit dem Kalex-Fahrwerk von der Honda auf Triumph umgestiegen sind, hat uns konkurrenzfähig gemacht." Auf Tulovics Konto gehen aus den letzten acht Rennen vier Siege und vier zweite Plätze. Im Kasten ist der EM-Titel deshalb noch lange nicht.

Im ersten Rennen unterlag Tulovic im großen Showdown seinem spanischen Konkurrenten Alex Escrig um 0,399 Sekunden. Der Bayer hatte zwar zuerst geführt, aber dann kam es für ihn knüppeldick: Zwei Mal gab es Probleme mit der Schaltung, dann überbremste Tulovic in Kurve fünf, und er war auch bergab zu stark auf der Bremse. In der letzten halben Runde hatte er den Anschluss an Escrig wieder hergestellt. Dabei blieb es. Vorbei ging es nicht. Sein bisher größter Konkurrent Senna Agius war längst aus dem Rennen gestürzt. Das wiederum spülte Escrig auf den zweiten Platz in der Gesamtwertung vor und damit in die unmittelbare Verfolgerrolle von Tulovic.

Richtig brutal wurde es im zweiten Lauf. Tulovic wollte wegfahren, das gelang ihm nicht. In der letzten Runde bekam er an der Spitze hautnahen Besuch. Das war keine Spielerei, sondern eine harte Gegnerberührung mit Agius, der sich höchst motiviert Siegchancen versprach. „Ausgangs der letzten Kurve hatte ich den besten Drive", erzählt Tulovic, der hart am Limit gefahren war und die Oberhand behielt.

Es stehen nur noch drei Rennen auf dem Zettel der Moto2-EM: Zwei am 9. Oktober im Motorland Aragón und das Finale auf dem Circuit Ricardo Tormo am 30. Oktober 2022. ■



CEV

Start der Moto3 JuniorGP

EUROPEAN TALENT CUP

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Brian Uriarte (E)	Honda	18.39,909 min
2.	Joel Esteban (E)	Honda	+0,006 s
3.	Casey O'Gorman (IRL)	Honda	+0,209 s
4.	Máximo Martinez (E)	Honda	+0,257 s
5.	Guido Pini (I)	Honda	+0,329 s
6.	Guillem Planques (F)	Honda	+0,606 s

CUP-STAND

1.	Esteban	115
2.	Pini	100
3.	Boggio	96
4.	Martinez	83
5.	Danish	75
6.	Ferrández	75
7.	Uriarte	70



CEV

Lukas Tulovic hat mit 40 Punkten Vorsprung eine gute Ausgangslage für den Titelgewinn

MOTO2-EM – 1. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Alex Escrig (E)	Kalex	29.35,047 min
2.	Lukas Tulovic (D)	Kalex	+0,399 s
3.	Xavier Cardelús (AND)	Kalex	+7,651 s
4.	Roberto Garcia (E)	Kalex	+8,120 s
5.	Alex Toledo (E)	Kalex	+8,714 s
18.	Freddie Heinrich (D)	Yamaha	+57,238 s

EM-STAND

1.	Tulovic	180
2.	Escrig	140
3.	Agius	126
4.	Toledo	96
5.	Cardelús	69
23.	Czyba	10
26.	Orgis	4

MOTO 2-EM – 2. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Lukas Tulovic (D)	Kalex	29.37,976 min
2.	Senna Agius (AUS)	Kalex	+0,055 s
3.	Alex Escrig (E)	Kalex	+0,264 s
4.	Xavier Cardelús (AND)	Kalex	+3,670 s
5.	Roberto Garcia (E)	Kalex	+4,927 s
6.	Yeray Ruiz (E)	Kalex	+20,246 s

JUNIORGP

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	José Antonio Rueda (E)	Honda	29.00,772 min
2.	Syarifuddin Azman (MAL)	Honda	+6,551 s
3.	Adrian Cruces (E)	KTM	+6,665 s
4.	David Salvador (E)	Husqvarna	+6,726 s
22.	David Almansa (E)	KTM	+13,361 s
15.	Jakob Rosenthaler (A)	KTM	+32,551 s

WM-STAND

1.	Rueda	178
2.	Azman	97
3.	Salvador	95
4.	Piqueras	81
5.	Farioli	80
21.	Dettwiler	13
28.	Rosenthaler	1

Langbahn-WM-Challenge Marmande

Hummel-Show geht weiter

Er hätte gar nicht antreten müssen. Doch Romano Hummel gewann auch den Langbahn-WM-Challenge in Marmande nach Stechen gegen Mathieu Trésarrieu und ist damit einer von vier qualifizierten Fahrern für den GP 2023. Ein Deutscher ist nicht dabei.

Von: **Thomas Schiffner**



VELDHUIZEN

Zurzeit unschlagbar: Romano Hummel vor Mathieu Trésarrieu

Mathieu Trésarrieu führt aktuell die Langbahn-WM an, Romano Hummel liegt auf Platz 7. Beide hätten ihren WM-Platz für 2023 sowieso ziemlich sicher, doch sie starteten bei großer Hitze beim WM-Challenge am Vorabend des französischen Nationalfeiertags auf der schwierigen Kultbahn in Marmande.

Das Rennen wurde vom bereits 40-jährigen Trésarrieu und dem 17 Jahre jüngeren Hummel dominiert. Der Niederländer, der am Vorwochenende bereits zwei Rennen gewonnen hatte, ging mit einem Punkt Vorsprung auf den Local Hero ins Finale, nachdem Trésarrieu in Heat 12 Punkte gegen Stephan Katt und James Shanes liegen gelassen hatte.

Den Endlauf der besten fünf aber gewann Trésarrieu vor Hummel, Shanes, Jacob Bukhave und Stephan Katt. Beim GP wäre Trésarrieu Tagessieger gewesen, im Challenge war aber ein Stechen der beiden jetzt Punktgleichen nötig. Im Race-off besiegte Hummel dann Trésarrieu.

Die ersten vier starten fix im Langbahn-GP 2023. Katt, der zwei Heatsiege einfuhr, hätte das Ziel im Finale noch erreichen können, wenn er zwei Plätze vor Bukhave gelegen hätte. Als Letzter im Finale wurde er nur Gesamt-Fünfter. Da aber die ersten vier alle gute Chancen haben, im GP zu verbleiben, sind auch die Chancen des „Catman“ als erster Nachrücker noch intakt.

Christian Hülshorst blieb mit fünf Punkten weit vom Qualifikationsziel entfernt. Jörg Tebbe kam mit dem schwierigen Dreieckskurs gar nicht zurecht und erhielt die rote Laterne.

Überraschend schwach auch der Brite Andrew Appleton auf Platz 11. Der Holländer Mika Meijer (Platz 7) hatte Probleme mit seinen beiden Motoren und fuhr zuletzt mit einem Motor von Hummel. Der Tscheche Martin Malek (13.) wurde in Heat 9 in einen schweren Unfall verwickelt, blieb aber unverletzt. ■

LANGBAHN-WM

WM-Challenge Marmande (F), 13. Juli

1.	Romano Hummel (NL)	26+4 P.
2.	Mathieu Trésarrieu (F)	26+3
3.	James Shanes (GB)	21
4.	Jacob Bukhave (DK)	19
	ausgeschieden:	1
5.	Stephan Katt (D)	16
6.	Hynek Stichauer (CZ)	14
7.	Mika Meijer (NL)	11
12.	Christian Hülshorst (D)	5
17.	Jörg Tebbe (D)	1

Flattrack-WM Diedenbergen

Italienisch-spanisches Duell

Wie die MotoGP wird die Flattrack-WM immer mehr von den Südländern aus Spanien und Italien dominiert. Beim WM-Auftakt in Diedenbergen war die Leistungsdichte so hoch wie nie. Markus Jell blieb nur noch der neunte Platz.

Von: **Thomas Schiffner**

War der einzige deutsche WM-Teilnehmer Markus Jell mit seiner KTM letztes Jahr noch auf den dritten Platz gedriftet, so qualifizierte sich der Niederbayer diesmal gerade noch für das Finale und konnte drei Piloten hinter sich lassen: „Es war heute schwierig, es gab nur innen auf den ersten zwei Metern Grip. Ich habe anfangs zu viele Punkte liegen gelassen, und das hat dann nicht für die erste Startreihe im Finale gereicht. Die Leistungsdichte dieses Jahr ist enorm.“

Mit je vier Franzosen und Spaniern, sieben Italienern und dazu zwei Argentiniern am Start, wusste der Deutsche, warum WM-Erfolge von Jahr zu Jahr schwieriger werden: „Die Bahnen in Spanien und Italien haben genau den gleichen Belag wie Diedenbergen.“

In den Vorläufen dominierte neben Spaniern und Italienern auch der einzige Japaner Masatoshi Ohmori auf seiner Kawasaki. Im Finale wurde er nach anfänglicher Führung aber auf Platz 5 durchgereicht. Matteo Boncinelli (GasGas) konnte dem Spanier Gerard Bailo (KTM) noch die Führung abjagen und kassierte die ersten 25 WM-Punkte. Der Österreicher Martin Sulzbacher verpasste im Last Chance den Einzug ins Finale. Speedway-Lady Celina Liebmann debütierte mit einer KTM und wurde 26. ■



GOFFELMEYER

Finale: Vorn der Japaner Ohmori (#70), ganz außen Markus Jell (#82)

FLATTRACK-WM

1. Lauf Diedenbergen (D), 16. Juli

1.	Matteo Boncinelli (I)	GasGas
2.	Gerard Bailo (E)	KTM
3.	Kevin Corradetti (I)	Zaeta
4.	Ferran Sastre (E)	Kawasaki
5.	Masatoshi Ohmori (JAP)	Kawasaki
6.	Daniele Moschini (I)	Zaeta
7.	Eric Reverté (E)	Yamaha
8.	Maikel Dijkstra (NL)	TM
9.	Markus Jell (D)	KTM
17.	Martin Sulzbacher (A)	KTM

WASNER

MXGP-Start: Kampf um den Holeshot zwischen Tagessieger Seewer (#91) und Prado (#61)

Blau ist Trumpf

Einen Tag vor seinem 28. Geburtstag machte sich Yamaha-Star Jeremy Seewer mit dem Tagessieg beim WM-Lauf Nr. 13 im tschechischen Loket selbst das schönste Geschenk. Teamkollege Maxime Renaux glänzte beim Comeback als Zweiter vor Tim Gajser (Honda). In der MX2-Klasse schnappte sich Jago Geerts (Yamaha) das Red Plate, dahinter beeindruckten Thibault Benistant und GasGas-Pilot Simon Längenfelder.

Von: **Frank Quatember**

Es war ein gelungenes Rennwochenende auf der ebenso berühmten wie gefürchteten Hartbodenstrecke im Schatten der Burg Loket. Die Sonne schien, Hänge und Fahrerfelder waren proppenvoll und das Fahrerlager platzte bei fünf (!) Klassen aus allen Nähten. MX2-Champion Maxime Renaux war nach dem Horrorsturz vor fünf Wochen in Teutschenthal wieder am Start und sorgte für ungläubiges Staunen ob seiner Leistung.

Die Nase vorn auf der brutalen Berg- und Talbahn hatte aber am Ende der Schweizer Jeremy Seewer. Bereits im Qualifying startete der Bülacher mit einem Sieg und knüpfte tags drauf mit dem Startsieg in Lauf 1 der MXGP-Klasse nahtlos an. Doch Tim Gajser, der noch nie in Loket gewinnen konnte, und der Spanier Jorge Prado legten ihr Veto ein und zogen bereits in der Startkurve an Seewer vorbei. Der hatte nun mit den beiden Schwergewichten jede Menge Arbeit vor sich und machte sich ans Werk.

Erst Gajser, dann Prado

In Runde 4 war Gajser nicht aufmerksam genug, Seewer stach innen durch und passierte den Slowenen entschlossen. Trotz Problemen mit dem Tear Off war drei Runden später Prado fällig. Seewer knackte den Sonnyboy mit einem gekonnten Triple-Sprung ausgangs der langen Rhythmussektion nach dem Start. Hinter Seewer entbrannte nun ein Dreikampf, denn zu Prado und Gajser gesellte sich der bärenstarke Franzose Renaux. Für Gajser wurde es eng: Der WM-Führende musste an Prado vorbei und erledigte den Job. Renaux nutzte die Situation und passierte kurz darauf den Galizier, der bis zum Ziel noch einen Platz an den dritten Yamaha-Piloten Glenn Coldenhoff verlor. Mitfavorit Romain Febvre (Kawasaki) kam bereits angeschlagen nach Loket, verlor Körner und Plätze in Lauf 1 und trat zum zweiten Lauf nicht mehr an.

Dort sorgte zunächst Jorge Prado mit seinem Holeshot Nr. 13 für Aufsehen, doch wenige Sekunden später zog der komplette Yamaha-Zug am verdutzten Spanier vorbei. Seewer führte vor Renaux und Coldenhoff, doch nur kurz. „Ein kleiner Fehler von mir in Runde 1 und Maxime war vorbei“, ärgerte sich Seewer nach Rennschluss. Topfavorit Tim Gajser ordnete sich auf drei ein, gefolgt von Coldenhoff. Daran änderte sich bis zum Zielsprung nichts mehr. Der Thüringer Henry



WASNER

Schon eine feste Größe in der MX2: GasGas-Pilot Simon Längenfelder

> „Es ist mir ein Rätsel, warum ich hier nicht gewinnen kann.“
>
> Weltmeister Tim Gajser

Jacobi (Honda) belegte Rang 14 im Klassement.

Tim Gajser haderte nach dem Rennen mit seinem unerklärlichen Loket-Fluch. „Es ist mir ein Rätsel, warum ich hier nicht gewinnen kann, die Strecke liegt mir eigentlich. Aber nächstes Jahr klappt es bestimmt!“ Maxime Renaux wischte Fragen nach seiner rekordverdächtigen Heilung scherzhaft beiseite: „Es gibt anscheinend viele Chirurgen im Paddock!“

MX2: Jetzt wieder Geerts

Spannend ging es auch in der MX2-Klasse zu. Der erste Lauf begann mit dem Holeshot von Quali-Sieger Thibault Benistant. An dessen Hinterrad kämpfte der Deutsche Simon Längenfelder. Die beiden Führenden in der WM-Tabelle, Tom Vialle (KTM) und der scheue Belgier Jago Geerts, hatten keinen optimalen Start. Vialle krachte mit dem Italiener Adamo zusammen und startete sein Rennen außerhalb der Top 10. Während Geerts einige Runden hinter Honda-Pilot Rubini festhing, zog Vialle wie entfesselt innerhalb von zwei Runden auf Rang 6. Doch hier war Endstation, kurze Zeit später verlor der KTM-Star plötzlich Tempo und Plätze. Bis auf Rang 10 fiel Vialle zurück, für Team-Manager Dirk Grübel stand fest: „Tom hatte heftigen Armpump, und dazu ist Loket einfach nicht seine Strecke.“ Das Rennen bestimmten von Start bis Ziel Benistant und Längenfelder, Jago Geerts als Dritter sowie die jungen Wilden Kevin Horgmo und Rubini komplettierten die Top-5-Plätze.

Lauf 2 entwickelte sich zum Thriller. Jago Geerts schaffte seinen ersten Holeshot der Saison, doch bei Vialle pumpte das Adrenalin. Der KTM-Werkspilot machte enorm Druck und übernahm noch in der Startrunde die Führung. Auf Platz 3 folgte Längenfelder. Vialle und Geerts waren am Limit, doch den Fehler machte Vialle und Geerts holte sich Lauf- und Tagessieg sowie das Red Plate! Vialle fightete bis zur Ziellinie, doch umsonst. Der überglückliche Simon Längenfelder schaffte das zweite Podium in Folge und festigte WM-Rang 3. ■

NACHRICHTEN

TOMAC TABELLENFÜHRER

Supercross-Champion Eli Tomac setzt seinen Siegeszug in der Outdoor-Serie US-Nationals fort: Der Yamaha-Werksfahrer landete eine Woche nach Southwick in Millville einen erneuten Doppelsieg und konnte damit den zweimaligen Zweiten Chase Sexton (Honda) in der Tabelle überholen. Ken Roczen stürzte in beiden Läufen und landete unter „ferner liefen“. Der Deutsche fiel hinter Jason Anderson auf Rang 4 zurück. Tomac (317) hat fünf Punkte mehr als Sexton.

DIEDENBERGEN GEWINNT IM SPEEDWAY TEAM CUP

Diedenbergen gewann zu Hause den 4. Lauf des Speedway Team Cups (STC) mit 49 Punkten vor Cloppenburg (32), Brokstedt (26) und Stralsund (13). Beste Fahrer waren Tobias Busch für Brokstedt mit 15 Punkten sowie die Diedenbergener Valentin Grobauer, Julian Bielmeier und Levin Cording (je 13).

SPEEDWAY OF NATIONS IN VOJENS

Die drei Rennen des Speedway of Nations (SoN) am 27., 28. und 30. Juli sowie das SoN2 für U21-Teams am 29. Juli wurden in Dänemark von Esbjerg nach Vojens verlegt, weil der ursprüngliche Promoter erkrankt ist. Deutschland startet im Semifinale 1 am 27.07. Nominiert wurden Kai Huckenbeck, Erik Riss, Norick Blödorn, Michael Härtel und Valentin Grobauer.

STARKE DEUTSCHE BEI SUPERMOTO OF NATIONS

In die Supermoto-Team-WM (Supermoto of Nations), die am 31. Juli erstmals im belgischen Mettet stattfindet, gehen zwei deutsche Teams mit guten Chancen: Das DMSB-Team mit Weltmeister Marc-Reiner Schmidt, Markus Class und Nico Joannidis. Außerdem ein Junior-Team mit Leon Heimann, Colin Beischroth und Eddy Frech. 2021 hatte sich der DMSB geweigert, ein Team anzumelden.

MOTOCROSS-GP TSCHECHIEN/MXGP

Loket (CZ): 17. Juli, 13. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 22 Grad. **1. Lauf:** 34 Fahrer gestartet, 34 gewertet, 19 Runden à 1,586km (= 30,134 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	35.32,284 min = 50,876 km/h
2.	Tim Gajser (SLO)	Honda	19	+ 7,283 s
3.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	19	+ 14,721 s
4.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	19	+ 17,730 s
5.	Jorge Prado (E)	GasGas	19	+ 19,496 s
6.	Mitchell Evans (AUS)	Honda	19	+ 28,327 s
13.	Valentin Guillod (CH)	Yamaha	19	+ 56,397 s
16.	Henry Jacobi (D)	Honda	19	+ 1.18,052 min
19.	Kevin Brumann (CH)	Yamaha	19	+ 1.28,357 min
21.	Tom Koch (D)	KTM	19	+ 1.33,503 min

Loket (CZ): 17. Juli, 13. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 22 Grad. **2. Lauf:** 31 Fahrer gestartet, 31 gewertet, 19 Runden à 1,586 km (= 30,134 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	19	35.34,878 min = 50,814 km/h
2.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	+ 3,257 s
3.	Tim Gajser (SLO)	Honda	19	+ 11.975 s
4.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	19	+ 23,177 s
5.	Jorge Prado (E)	GasGas	19	+ 29,285 s
6.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	19	+ 33,632 s
9.	Valentin Guillod (CH)	Yamaha	19	+ 44,873 s
15.	Henry Jacobi (D)	Honda	19	+ 1.06,814 min
17.	Tom Koch (D)	KTM	19	+ 1.21,151 min
19.	Kevin Brumann (CH)	Yamaha	19	+ 1.36,975 min

WM-STAND MXGP

1.	Tim Gajser	577 Punkte
2.	Jeremy Seewer	452
3.	Jorge Prado	442
4.	Maxime Renaux	410
5.	Glenn Coldenhoff	399
6.	Ruben Fernandez (E)	342
7.	Pauls Jonass (LV)	287
15.	Henry Jacobi	165
22.	Tom Koch	57
23.	Valentin Guillod	52

1.	Honda	584 Punkte
2.	Yamaha	571
3.	GasGas	471

MOTOCROSS-GP TSCHECHIEN/MX2

Loket (CZ): 17. Juli, 13. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 22 Grad. **1. Lauf:** 36 Fahrer gestartet, 36 gewertet, 18 Runden à 1,586 km (= 28,548 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	18	33.51,558 min = 50,588 km/h
2.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	18	+ 5,407 s
3.	Jago Geerts (B)	Yamaha	18	+ 21,636 s
4.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	18	+ 25,956 s
5.	Stephen Rubini (F)	Honda	18	+ 29,163 s
6.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	18	+ 30,290 s
7.	Liam Everts (B)	KTM	18	+ 30,884 s
12.	Jeremy Sydow (D)	KTM	18	+ 58,163 s
19.	Maximilian Spies (D)	KTM	18	+ 1.26,752 min
27.	Marcel Staufer (A)	KTM	17	+ 1 Runde

Loket (CZ): 17. Juli, 13. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 22 Grad. **2. Lauf:** 36 Fahrer gestartet, 36 gewertet, 19 Runden à 1,586 km (= 30,134 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jago Geerts (B)	Yamaha	19	35.31,638 min = 49,162 km/h
2.	Tom Vialle (F)	KTM	19	+ 2,059 s
3.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	19	+ 31,955 s
4.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	19	+ 40,002 s
5.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	19	+ 44,513 s
6.	Jan Pancar (SLO)	KTM	19	+ 1.07,122 min
7.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	19	+ 1.12,212 min
14.	Jeremy Sydow (D)	KTM	19	+ 1.33,822 min
17.	Noah Ludwig (D)	KTM	18	+ 1 Runde
20.	Marcel Staufer (A)	KTM	18	+ 1 Runde

WM-STAND MX2

1.	Jago Geerts	543 Punkte
2.	Tom Vialle	535
3.	Simon Längenfelder	437
4.	Kevin Horgmo	390
5.	Mikkel Haarup (DK)	358
6.	Thibault Benistant	347
7.	Andrea Adamo (I)	337
18.	Jeremy Sydow	104
19.	Kevin Brumann (CH)	82
42.	Noah Ludwig	13

1.	Yamaha	584 Punkte
2.	KTM	572
3.	GasGas	489



MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi



RS 6, 2022, rot, Leder schwarz, viele Extras, ohne Zulassung und km, 148.600,- €. Tel. 0172/8667555



BMW



540 Performance/Voll X Drive, 68986 km, 250 kW (340 PS), weiß, Klima, VB 42.540,- € MwSt. ausw. M. Kraus, 61350 Bad Homburg, Tel. 0172/8588788



BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Ferrari



2018 Ferrari 488 Spider 70th Anniversary, one off, 1. Hand, 345 km, deutsches Fahrzeug, € 379.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, T. 040/25335000, www.cargold-collection.com H

Privat sucht gepflegten 458 od. 488, keine MwSt. erforderlich. Freue mich auf Ihr seriöses Angebot. Tel. 09495/902741

Jaguar



1975 Jaguar E-Type V12 Serie III, 1. Hand, deutsches Fahrzeug, original Interieur, restauriert, € 109.900,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, www.cargold-collection.com H







Gesucht. Gefunden. Gekauft.

**Jetzt Code scannen,
suchen, finden und kaufen →**



marktplatz.auto-motor-und-sport.de

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Mercedes



1960 Mercedes 190 SL, Wallner Vollrestaurierung, 1A! € 199.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, cargold.com H

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H



1970 Mercedes 280 SL Pagode, Vollrestauration, 571 rot metallic, Leder cognac. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, cargold-collection.com H

Auflösung einer privaten Sammlung. MB Pagoden/MB 3.5. Cabrio; Porsche 993 Turbo; AH 3000 MK II; MB SL 60 AMG etc. Fahrzeugliste anfordern unter E-Mail: carcollection@web.de



G-Klasse, 230 GE-300 GD, 25 x top Auswahl ab € 18.900,-. Bernard Handelsges. mbH, Zum Sauerberg 23, 33014 Bad Driburg, 0170/9058221, www.bernard-G.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58637



1992 Mercedes 560 SEC, letzte Serie, Vollausstattung, sehr gepflegt! € 38.800,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H



1972 MB 350 SL (R107), Matching Numbers, fantast. Farbkombi, techn./opt. TOP-Zust., 168.400 km, rest. Orig.zust. (belegt), dt. Fzg., Zust.note 2+, Top Historie, Mindestgebot 40.900,- €. 69257 Wiesenbach. 0173/5368233, MercBenzSL350@gmail.com



Kaufe jedes G Modell, ab Bj. 2018, unkompliziert und fair. Tel. 0172/4310800



1970 Mercedes 280 SE 3.5 Coupé, deutsches Originalfahrzeug, Wartungs- und Servicearbeiten bei Mercedes, € 112.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, cargold-collection.com H

Porsche



911 Junior, SEHR SELTEN.... ca. 999 km, 2 kW (3 PS), 1-Zyl. Britch & Stratton, weiß/schwarz Cabrio, Vorwärts-/Rückwärtsgang, Fliehkraftkuppl., GFK Karosse (L: 217 cm, B: 90 cm, H: 70 cm), Gewicht ca. 140 kg, ab 4 Jahren. Kleinere Reparaturen. Seriöse Gebote ab € 10.000,-. 61479 Glashütten, Tel. 0177/7101060

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58656



1986/88 Porsche 959, für Sammlung gesucht… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H



1955 Porsche 356 Knickscheibe Continental, vollrestauriert, € 299.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



Kunststoffscheiben mit ABE für alle Rennfahrzeuge/Straßenfahrzeuge, auch mit Schiebefenster, in allen Biegeradien. Tel. 0171/7722919



Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

www.Rennsportshop.com





www.berlin-tuning.com H



Gut gehende Motorradwerkstatt, 190 qm, zur Übernahme bis Herbst 2022 im Landkreis Rosenheim. Chiffre MP32/1136127 H



MM kauft! Fahrzeuge der Oberklasse
Ganze Sammlungen o. einzelne Fahrzeuge Ferrari AMG RR Bentley Lamborghini etc. 0172 4592434*marino@mm-cars.eu H









MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 32/22

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ______

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ MOTORRAD € 4,50
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	Anzeigenpreise privat € jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name / Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2022 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



RED BULL

Wer bei einer Rallye nah dran sein will, muss sich etwas einfallen lassen – so wie dieser Ruderer in den Wäldern Estlands

Schock-Jubiläum

Motorrad-Historie
MSa 31/2022

Vor 50 Jahren, am 9. Juli 1972, fand letztmalig ein Motorrad-WM-Lauf auf dem alten Sachsenring statt – vor 250 000 Zuschauern. Seit 1961 hatten die hochkarätigen Veranstaltungen jedes Jahr für ein paar Tage weltläufiges Flair in das 16 000-Seelen-Städtchen Hohenstein-Ernstthal gebracht. Für die Fans war es ein echter Schock, dass die WM-Austragung ab 1973 durch die DDR nicht mehr beantragt wurde. Diese Information wurde zuvor lange Zeit unter der Decke gehalten. Nach der Wende war die Euphorie groß, als – auch dank Ralf Waldmann – klar wurde, dass die WM 1998 wieder in Hohenstein-Ernstthal Station macht.

Jens Köhler
D-10369 Berlin

FIA hat versagt

Editorial: Hersteller reden mit
MSa 31/2022

Legislative und Exekutive müssen immer strikt getrennt sein. Das sollte auch für den Sport gelten. Die FIA versagt in der Formel 1 und bei LMDh / LMH kläglich. Das wäre in der Tenniswelt so, als wenn Federer und Nadal die Schlägergröße und die Maße des Spielfeldes bestimmen würden.

Erhard Püntener
CH-5445 Eggenwil

Alkoholverbot

Fan-Ärger beim GP Österreich
MSa 31/2022

Bei meinen Rennstrecken-Besuchen in Europa habe ich die Fans immer als sehr offen, tolerant und auch friedlich kennen gelernt. Im Gegensatz zu manch anderen Sportevents. Umso mehr haben mich Berichte über Rassismus und sexuelle Belästigung schockiert. So etwas hat in unserer Gesellschaft keinen Platz. Ich hoffe, dass die Formel 1 und die Verantwortlichen vom Red-Bull-Ring diese Geschehnisse aufarbeiten. Es darf nicht passieren, dass Familien oder Frauen nicht mehr alleine Großveranstaltungen besuchen können, weil sie sich nicht sicher fühlen. Als ersten Schritt würde ich ein Alkoholverbot innerhalb des Veranstaltungsgeländes verhängen.

Sven Kröger
D-33014 Bad Driburg

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

5. August 2022: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife (Pkw)

9. August 2022: Freies Fahren Spa-Francorchamps (Pkw)

15. August 2022: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Freitag, 22. Juli		
11.35	Formel 2 Le Castellet, Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
13.45	Formel 1 Le Castellet, 1. Freies Training **LIVE**	Sky*/Servus**
ca. 16.40	Formel 1 Le Castellet, 2. Freies Training **LIVE**	Sky*/Servus**
18.30	Formel 2 Le Castellet, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
19.20	W Series Le Castellet, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
Samstag, 23. Juli		
12.45	Formel 1 Le Castellet, 3. Freies Training **LIVE**	Sky*/Servus**
13.30	ETCR Vallelunga, Qualifying (teilw.) **LIVE**	Eurosport 2*
14.15	Rallye-WM Estland, Highlights	Servus TV**
14.30	W Series Le Castellet, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
15.00	WTCR Vallelunga, Qualifying **LIVE**	Eurosport 2*
15.30	Formel 1 Le Castellet, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
15.55	Formel 1 Le Castellet, Qualifying **LIVE**	SRF 2
17.45	Formel 2 Le Castellet, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
22.00	IndyCar Series Iowa, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
Sonntag, 24. Juli		
09.50	Formel 2 Le Castellet, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
11.35	Supercup Le Castellet, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
12.00	Supercup Le Castellet, Rennen **LIVE**	Eurosport 1
13.00	MX2-WM Lommel, 1. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
13.15	F1 Le Castellet, Vorber. & Rennen **LIVE**	Servus TV**
13.30	F1 Le Castellet, Vorber. & Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
14.00	MXGP-WM Lommel, 1. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
14.20	F1 Le Castellet, Vorber. & Rennen **LIVE**	SRF 2
16.00	MX2-WM Lommel, 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
17.00	WTCR Vallelunga, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
18.00	ETCR Vallelunga, teilweise **LIVE**	Eurosport 2*
19.00	WTCR Vallelunga, 1. Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*
20.30	NASCAR Cup Pocono, Rennen **LIVE**	Sport 1+*
21.00	IndyCar Series Iowa, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
Montag, 25. Juli		
00.00	MXGP-WM Lommel, 2. Lauf (Aufz.)	Eurosport 2*
00.20	Formel 1 Le Castellet, Rennen (Aufz.)	ORF 1

Livestream/Internet

Freitag, 22. Juli, bis Sonntag, 24. Juli		
---	Rallye-EM Rom, komplett **LIVE**	wrcplus.com*
Samstag, 23. Juli		
14.30	IDM Schleizer Dreieck, der Samstag **LIVE**	www.idm.de
Sonntag, 24. Juli		
09.55	IDM Schleizer Dreieck, der Sonntag **LIVE**	www.idm.de

* kostenpflichtig ** nur in Österreich

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
22.–24.07.	Rallye-EM, Rally di Roma Capitale (Rom)	I
23./24.07.	F1/F2, Le Castellet (+ W Series/Supercup)	F
23./24.07.	NASCAR Truck/Xfinity/Cup, Pocono	USA
23./24.07.	IndyCar Series, Newton/Iowa (2 Rennen)	USA
23./24.07.	Ferrari Racing Days, Hockenheim	D
24.07.	Tourenwagen/WTCR & ETCR, Vallelunga	I
Motorrad		
23.07.	Grasbahn-EM Semifinale, Werlte	D
23.07.	Speedway-Paar-EM Semifinale, Macon	F
23./24.07.	Enduro-EM, Sipoo	FIN
23./24.07.	Int. Dt. Motorrad-Meisterschaft (IDM), Schleiz	D
23./24.07.	Motocross, Aichwald	D
24.07.	Motocross-WM, Lommel	B
24.07.	Speedway Team Cup, Olching	D

Vorschau



RED BULL

Formel 1: Die Königsklasse reist zum Hitzerennen in Le Castellet



SKODA

Rallye-EM: Die ERC-Stars machen die Straßen rund um Rom unsicher



INDYCAR

IndyCar: In Iowa wartet nun wieder ein Oval-Kurs auf die IndyCar-Piloten


EISELE

IDM: Großes Spektakel in Schleiz auf Deutschlands ältester Naturrennstrecke

RACING. PUR. ERLEBEN.

NÜRBURGRING
12. – 14.08.2022



JETZT TICKETS SICHERN UNTER:
WWW.OLDTIMERGRANDPRIX.COM

© Gruppe C / AvD

49. AvD OLDTIMER GRAND PRIX

Masters Racing Legends / Masters Gentleman Drivers
DTM Classic Cup / FHR CanAm & Sportscars & Group C Classics
Revival DRM / Lurani Formel Junior
Ferrari FCD Racing Series / Vintage Sports Car Trophy
@OldtimerGrandPrix @AvDOldtimerGrandPrix

In Zusammenarbeit mit











Offizieller Medienpartner














Medienpartner














Offizieller Timingpartner

JUNGHANS
GERMANY SINCE 1861